THE PANAMA CANAL REVIEW

EN ESPAÑOL

INVIERNO 1976

99-1-286-1 c

HAROLD R. PARFITT
Gobernador y Presidente

RICHARD L. HUNT
Vicegobernador

FRANK A. BALDWIN
Director de la Oficina de Información

THE PANAMA CANAL
REVIEW

Publicación Oficial del Canal de Panamá

JOSE TEOFILO TUÑON H.
Editor, Sección Española

WILLIE K. FRIAR
Editora, Sección Inglesa

Redactores:
VIC CANEL Y FANNIE P. HERNANDEZ

Se permite la reproducción parcial o total. Se agradecerá dar crédito al Review.
Subscripciones: $1.50 al año, correo aéreo $3 al año; números atrasados, 75 centavos cada uno. Publicación semestral.
Giros Postales pagaderos a la Compañía del Canal de Panamá, al Apartado M, Balboa Heights, Zona del Canal.
Las Oficinas de Redacción están situadas en el Edificio de Administración, Balboa Heights, Zona del Canal.
Impreso en la Imprenta de La Boca, Zona del Canal.

Contenido

El tránsito del "Tarawa" 3
El más moderno y completo buque de la Armada de EE. UU. pasa con poco margen.

Veinte mil marineros en tierra 8
En aquellos días las flotas convergían en el Canal.

Florece un nuevo tipo de crucero 11
Turistas ahora pueden transitar el Canal en cortas excursiones por aire y mar.

Exponen fotos de la construcción en Nueva York 16
Atrae numeroso público la obra de Hallen.

Rincón Culinario 22
Con un poco de ron es más rico.

El caso del cuadro perdido 28
Veteranos ordenaron un óleo como tributo a Goethals.

Créditos: Fotos del Museo, p. 16 y 17 por John P. Francavillo. Vista interior del "Tarawa" p. 6, Astillero Ingalls. Demás fotos por Arthur L. Pollack, Oficina de Información y Kevin Jenkins y Alberto Acevedo, Ramo de Artes Gráficas.

Nuestra Portada

EL TREMENDO *TARAWA* podría llamarse el último modelo de barco de ataque de la Armada de los Estados Unidos que aparece en nuestra portada junto a la casa de control mientras pasaba por las Esclusas de Miraflores. En esta vista puede apreciarse que los aleros del edificio tuvieron que ser plegados para permitir el paso de la nave, cuya cubierta de vuelo se extiende más allá de las paredes de la cámara.

Desde la cubierta observan más de 400 residentes del Istmo que fueron invitados por la oficialidad y tripulación para hacer el tránsito inaugural a bordo del nuevo buque.

La fotografía de la portada es de Frank Baker, que trabajaba como ayudante estudiantil en el Ramo de Artes Gráficas cuando transitó el barco.

En el interior de la contraportada aparece una mola con motivo navideño a manera de saludo de Pascuas para todos los lectores del REVIEW. La foto de la mola es obra de Arthur L. Pollack.

• • •

Ya que nuestra edición especial del bicentenario apareció en julio, no se publicó la edición correspondiente a otoño. En su lugar aparece la presente edición, la segunda del año actual, que ha sido designada como edición de invierno y se distribuye durante la temporada de Pascuas.

El U.S.S. "Tarawa" se acerca a las Esclusas de Pedro Miguel.

Transita el Tarawa

Por Willie K. Friar

El más moderno buque de la armada de EE.UU. apenas puede pasar

EL BARCO LHA SE CONSTRUIrá de manera que pueda transitar por el Canal de Panamá sin modificaciones estructurales y sin aparatos de flotación adicionales." Esta frase en el contrato básico para la construcción del U.S.S. *Tarawa,* el nuevo y gigantesco barco de asalto anfibio de la Armada de los Estados Unidos, aseguró su diseño de manera que pudiese aprovechar al máximo las dimensiones de las esclusas del Canal, que son de 310 metros por 32.

Al *Tarawa,* que ocupa el segundo lugar más grande entre las naves de la armada actual, le quitaron algunas protuberancias antes de que pudiera entrar a las esclusas, pero al igual que las otras cuatro naves de su tipo, programadas para el futuro, sus diseñadores se aseguraron de que podría utilizar el Canal de Panamá.

El tránsito del *Tarawa* en julio se hizo sin novedad, aunque comenzó de una manera poco usual ya que el práctico del Canal de Panamá fue llevado a bordo en uno de los helicópteros de la nave.

Los prácticos del Canal por lo general son llevados a los barcos en lanchas, pero cuando el *Tarawa,* que lleva lanchas de desembarque y helicópteros, llegó a aguas del Canal el 14 de julio, despachó uno de sus helicópteros a recoger al Capitán Frank V. Kerley, práctico del Canal, quien había sido asignado para llevar el barco al puerto de Cristóbal.

La Policía de Cristóbal proporcionó dos automóviles con luces rojas intermitentes para marcar el área de aterrizaje, que fue un campo en Viejo Cristóbal frente a la División de Mantenimiento.

El helicóptero tocó tierra a las 10:45 a.m. y 3 minutos más tarde se elevaba nuevamente llevando como pasajeros a varios oficiales de la Armada de los Estados Uunidos y al Capitán Kerley.

Tan pronto llegó a bordo del *Tarawa,* el Capitán Kerley avisó por radio que habría una demora en la llegada del barco al muelle debido a que dos de sus lanchas tenían que ser bajadas al agua y llevadas a bordo por el lado de babor para que la nave pudiese atracar más fácilmente.

El gigantesco barco entró al rompeolas de Cristóbal a las 12:40 p.m. y con la ayuda de los remolcadores *Harding* y *Mehaffey* pudo atracar en el Muelle 6 AB.

Inmediatamente la División Industrial empezó los trabajos para preparar el barco para su tránsito. Ya que la nave, la cual tiene 250 metros de largo

Desde la cubierta los invitados y miembros de la tripulación observan mientras el U.S.S. "Tarawa", con su manga de más de 32 metros entra lentamente a las Esclusas de Miraflores, que tienen 33.5 metros de ancho.

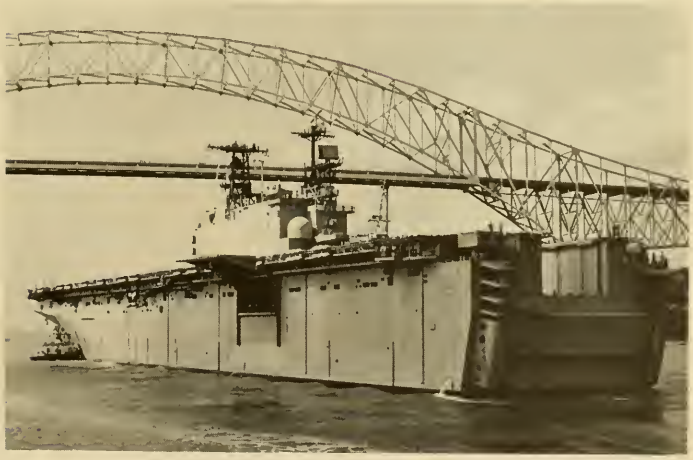
A la derecha: El "Tarawa" se destaca sobre los remolcadores y un barco mercante en las esclusas. Más de 400 invitados observan desde la cubierta de vuelo.

y una manga de 33 metros, fue construida para obtener ventaja máxima de las dimensiones de las esclusas, tuvieron que ser removidas todas las protuberancias, tales como antenas, pasadizos y escaleras, que se extendían desde el casco y desde la cubierta de aterrizaje de tal manera que interferían con un tránsito seguro.

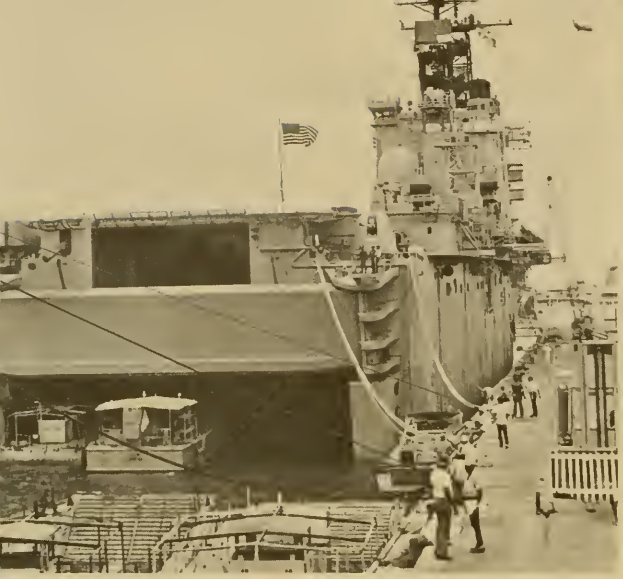
Este trabajo se completó en la noche del 15 de julio y el *Tarawa* empezó su tránsito hacia el sur a las 6:30 a.m. del día siguiente. Cinco prácticos del Canal fueron asignados para llevar la nave por la vía interocéanica, El Capitán Kerley fungió como práctico de control y fue asistido por los capitanes Louis H. Hixon, Ennis E. Daniel, Drummond McNaughton y William L. Keller. Una plataforma de 10 metros fue levantada desde la cuaderna maestra hacia el puente de mando para uso del práctico de control, y los otros prácticos fueron estacionados alrededor de la cubierta de aterrizaje la cual tiene el largo de tres campos de fútbol.

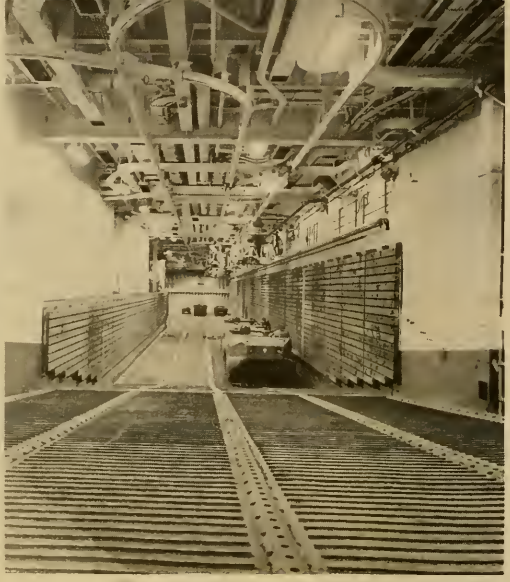
Más de 400 militares y civiles y sus familias aceptaron la invitación del Capitán George E. Church para que acompañaran en el tránsito a los oficiales y a la tripulación del barco, así como al contingente de infantes de marina que se encontraba a bordo.

El *Tarawa* entró a las Esclusas de Gatún a las 8:31 a.m. y salió de las de Miraflores a las 3:49 p.m. No hubo problemas serios durante su travesía pero un fuerte viento en Miraflores hizo difícil centrar el gigantesco barco en la cámara de las esclusas. Sin embargo, fue bajado sin dificultad y pudo atracar en Balboa a las 4:40 p.m. donde se le volvieron a instalar todas las protube-



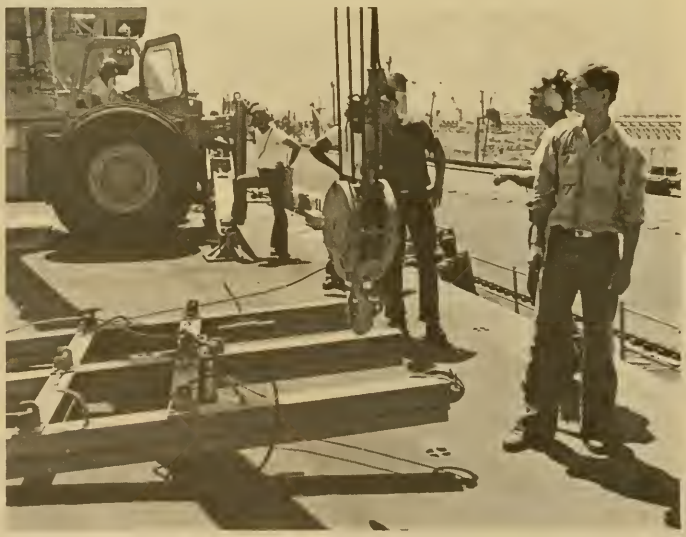
En la foto superior: La gigantesca nave pasa por el Corte Gaillard.
Arriba: El Capitán Frank V. Kerley, práctico del Canal, a la izquierda, y el Capitán George E. Church, Comandante en Jefe del "Tarawa", mantienen una estricta vigilancia durante el tránsito. A la izquierda: El "Tarawa" no tuvo necesidad de plegar sus antenas para pasar debajo del puente que cruza el Canal en Balboa, aunque en esta foto pareciera que iba a ser necesario.





OPERACION DE ATAQUE ANFIBIO

Los gigantescos buques LHA están construidos expresamente para operaciones de desembarco—de tropas y de equipo. El equipo pesado, tanques, transportadores blindados, camiones y jeeps, así como hombres, municiones y provisiones, son desembarcados por medio de naves anfibias por el pozo del barco. (Que arriba se aprecia durante una operación de carga en Balboa.) Los vehículos bajan por una rampa a las embarcaciones anfibias y las provisiones son cargadas por medio de un monoriel elevado. La cubierta del pozo mide 84 metros de largo por 23 metros de ancho. En la popa tiene una gigantesca puerta de 24 metros de ancho por 9 metros de alto que pesa más de 90 toneladas. La puerta abre verticalmente en dos secciones para ofrecer acceso al mar.



Empleados de la División Industrial en Cristóbal remueven las protuberancias de la nave para que pueda transitar el Canal.

rancias. Durante los días 21 y 22 de julio la nave abrió sus puertas para recibir la visita del público en general. El día 24 de julio el barco partió hacia San Diego, fungiendo como práctico el Capitán Joseph McDaniel, Asistente Interino del Capitán del Puerto.

Los planes para el tránsito inaugural del *Tarawa* se iniciaron en octubre de 1975 cuando Emil Cicchetto, de la Sección de Planificación de la División Industrial, fue enviado a Pascagoula, Mississippi, para discutir los planes con la "Ingalls Shipbuilding Division" de la "Litton Industries", constructores del barco. Más tarde, cuando la nave llegó a Cristóbal, Cicchetto sirvió como coordinador para la División Industrial.

El Capitán C. W. Lewis, Capitán del Puerto de Cristóbal, y R. J. Danielsen, Superintendente del Ramo Atlántico de las Esclusas, representaron a la Dirección de Marina en la planificación de los arreglos para el tránsito.

El *Tarawa* es la nave más grande de la armada que transita por el Canal desde que transitaron el *Missouri* y sus naves gemelas que tienen 34 metros de ancho. Las naves de la armada que están ahora en servicio y que son más grandes que el LHA-1 (designación oficial del *Tarawa*) son los 13 portaaviones de ataque. Estas son las únicas naves de la armada que están ahora en servicio que no pueden transitar por el Canal. (Según Lloyd's of London, 1975, hay 63,724 barcos comerciales de más de 100 toneladas brutas en el inventario mundial. De estos, aproxi-

madamente el 97 por ciento puede transitar por el Canal.)

Las autoridades militares han descrito al *Tarawa* como una "formidable fuerza disuasiva" debido a su capacidad para transportar tropas de combate y ponerlas en tierra por medio de sus embarcaciones de asalto y de sus helicópteros, para evacuar ciudadanos y para servir como hospital flotante.

Construida de acuerdo a las especificaciones del Cuerpo de Infantería de Marina, la nave ha sido llamada por el General de Infantería de Marina Samuel Jaskilka, "el sueño de un comandante de fuerzas de desembarque hecho realidad". Combina las capacidades de operaciones de un barco de asalto anfibio, un barco de transporte anfibio, un barco de carga y un muelle de barco de desembarque. Fue diseñado para mantener lo que la Infantería de Marina llama "integridad de táctica", lo que significa llevar todos los componentes de una fuerza organizada al mismo sitio y al mismo tiempo.

El *Tarawa* fue llamado así en honor a los 1,020 infantes de marina que murieron en la batalla de 76 horas en el atolón del Pacífico en noviembre de 1943, cuando fuerzas norteamericanas batallaban para obtener su primera posición firme en las islas Gilbert y Marianas durante la II Guerra Mundial. Más de 2,000 infantes de marina fueron heridos en esta batalla.

Este fue el primer asalto a un atolón por parte de fuerzas norteamericanas y fue aquí donde se confirmó el concepto de operaciones militares anfibias. La gran cantidad de vidas perdidas durante la terrible batalla por la isla se debió ante todo a la falta de equipo especializado, de comunicaciones y de una pronta asistencia médica.

Con el U.S.S. *Tarawa*, la Infantería de Marina de hoy en día tiene una capacidad que pocos hubiesen podido imaginarse durante aquella ofensiva de 1943 en medio del Pacífico.

Además de su cubierta de aterrizaje que comprende toda la extensión de la nave, y en la cual pueden maniobrar nueve helicópteros simultáneamente, el *Tarawa* tiene un pozo en la popa que mide 24 por 85 metros y que sirve para botar y recobrar embarcaciones de desembarque. La cubierta de pozo, cuando está llena de agua, provee un amplio espacio para maniobrar y puede ser usada por embarcaciones de desembarque de cualquier tamaño, incluyendo la ULC (embarcación de desembarque para todo uso) de 40 metros, que puede transportar tres tanques de 60 toneladas cada uno y pesa 400 toneladas cuando está completamente cargada. La embarcación de desembarque puede ser cargada y descargada mientras el barco está navegando. Al regresar la embarcación al barco, un singular sistema de manipulación de cables es utilizado para guiarla hacia la parte interior del pozo para que pueda atracar.

Las tropas asignadas a los helicópteros van de su compartimiento a la cubierta de aterrizaje para subir a las aeronaves. Aquellas asignadas a las naves de desembarque irán a la cubierta de pozo para subir a los botes antes de que se llene el pozo de agua. Ya no habrá necesidad de pasar de un barco de transporte a un portahelicópteros especializado o a un barco para atracar embarcaciones anfibias, ni habrá necesidad de bajar por medio de una red de carga con rifle y mochila para saltar a bordo de un pequeño bote en alta mar.

Unicamente los infantes de marina que sirvieron en las fuerzas de desembarque durante la II Guerra Mundial, en Corea y en Vietnam pueden apreciar plenamente este nuevo sistema. Anteriormente, un asalto de desembarque anfibio programado para llegar a la playa a las 6 a.m. empezaba con el toque de diana a las 2 a.m. Al llegar el llamado, los hombres se encaminaban hacia la cubierta principal para trepar sobre el costado y bajar 12 ó 15 metros con mochilas y armas, a una

El Primero de su Clase

LAS MISIONES DE SOCORRO de la Armada de los Estados Unidos han salvado más vidas que las destruidas por sus cañones", dijo el ya fallecido Almirante de Flota Chester W. Nimitz.

Y el *Tarawa* está mejor equipado que cualquier otro barco para seguir llevando a cabo esta tradición.

Ya sea un tifón en las Filipinas, un terremoto en Centro América o un huracán en la costa de los Estados Unidos, el *Tarawa* tiene la capacidad para proveer transporte, comida, agua, ropa, refugio, asistencia médica y comunicaciones a las víctimas de un desastre.

He aquí otros detalles que serán de interés para las tantas personas que acudieron a la ribera del Canal para ver el tránsito.

El *Tarawa*:

- Tiene una altura de 20 pisos y debe "inclinarse" para poder pasar debajo del Puente de San Diego; su asta más alta está a 80 metros sobre la quilla, pero puede ser inclinada y al doblarse, la altura se reduce en 7 metros.
- Tiene 1,450 compartimientos, lo cual es comparable a un hotel grande.
- Tiene nueve elevadores y dos transportadores horizontales, más que la mayoría de los almacenes de departamentos.
- Tiene dos calderas, las más grandes jamás fabricadas en los Estados Unidos, que pueden generar un total de 400 toneladas de vapor por hora. Puede desarrollar 140,000 caballos de fuerza, equivalente a los caballos de fuerza de 700 automóviles.
- Tiene un sistema auxiliar de fuerza eléctrica que desarrolla 14,000 kilovatios para uso del barco, lo suficiente para iluminar 11,500 hogares de mediano tamaño.
- Tiene 1,200 toneladas de equipo acondicionador de aire, lo suficiente para controlar ambientalmente un edificio de oficinas de 32 pisos o 500 hogares de tamaño promedio.
- Tiene un empuje de proa de 900 caballos de fuerza para movimientos laterales a velocidades bajas capaz de mover la proa con una fuerza de 20,000 libras, equivalente a la mitad de la fuerza que tiene una locomotora eléctrica diesel para tirar.
- Puede hacer uso de 12,000 toneladas de agua de mar para cambiar de asiento y poder recibir o botar embarcaciones de desembarque de su cubierta de pozo.
- Fue construido con más de 20,000 toneladas de acero, 400 toneladas de aluminio, 650 kilómetros de cable y 130 kilómetros de tubería.
- Tiene un sistema interno de comunicaciones con 692 teléfonos (558 del tipo que solamente hay que tocar para marcar, 132 teléfonos de control y 2 teléfonos de cambio).

(Viene de la página 7)
pequeña lancha de desembarque que subía y bajaba con el oleaje que azotaba el barco. Estas embarcaciones, llevando a bordo 32 infantes de marina cada una, a veces daban vueltas alrededor por horas antes de recibir la orden de formación y de dirigirse a las playas para el asalto.

Mientras el *Tarawa* ofrece grandes mejoras en la movilización de hombres, las mejoras en el manejo de materiales figuran entre las ventajas del barco.

Todos los abastos necesarios para prestar ayuda al equipo de desembarque son almacenados bajo cubierta y llevados al debido nivel por medio de uno de los cinco ascensores de carga. Los helicópteros son llevados desde la cubierta de hangares por medio de elevadores y los camiones, los jeeps, los tanques y las embarcaciones de desembarque se mueven dentro del barco sobre rampas que suben desde la primera plataforma, bajo la cubierta de pozo, hasta la cubierta de vuelo. Los vehículos pueden ser almacenados en cualquier nivel y guiados hacia la cubierta de vuelo o hacia la embarcación de desembarque que está en el mismo nivel de la cubierta de pozo.

El *Tarawa* ofrece la mayor versatilidad en la historia de operaciones anfibias, y es el primero y completamente nuevo tipo de barco para asaltos anfibios añadido a la flota naval en la última década.

En su primer tránsito por el Canal el *Tarawa* tuvo que pagar un peaje de $21,120. Aunque las naves de los gobiernos de Panamá y de Colombia pasan por el Canal sin pagar peajes, a todas las naves de los Estados Unidos, incluyendo las del Gobierno de los Estados Unidos, se les cobra peaje.

El tránsito de naves del Gobierno de los Estados Unidos, tales como barcos de guerra, de transporte militar, barcos cisterna, submarinos y otros tipos de naves militares y fletadas en los últimos 20 años ha variado desde 182 en un año hasta un máximo de 1,504. El número de tránsitos de naves del Gobierno de los Estados Unidos refleja las condiciones de la situación internacional.

El uso del Canal de Panamá para el envío de tropas, equipo y todo tipo de abastos durante la II Guerra Mundial, la Guerra de Corea y el conflicto del sureste de Asia, permitió a los Estados Unidos reaccionar rápidamente y con grandes fuerzas.

Aquellos eran los tiempos . . .

Cuando las flotas convergían en el Canal

Por Eunice Richard

LOS PRIMEROS EN APARECER sobre el horizonte fueron los acorazados. Eran ocho. Ocho gigantescas moles de acero de más de 180 metros, los más nuevos y modernos buques de aquella época, desfilaron majestuosamente, uno tras otro, hacia la Bahía de Limón.

Le siguieron los cruceros—11 barcos de guerra, resplandecientes y provistos de gruesa armadura—cada uno nombrado en honor de una importante ciudad de los Estados Unidos.

Por último vinieron los caballos de batalla de la armada, el primer contingente de 108 destructores, haciendo gala de su velocidad, surcando el Mar Caribe entre los destellos del sol tropical, reduciendo el paso sólo al llegar al rompeolas de Cristóbal. Como una cuadrilla de gimnastas bien disciplinados, cada cual tomó su lugar designado en el ancladero donde debía esperar su turno para transitar por el Canal.

Era la primera vez que los 175 buques que integraban la Flota del Pacífico visitaba el Canal. En realidad, fue la primera vez que todas las naves de la flota aparecieron juntas como una sola unidad. Al finalizar el conflicto bélico en Europa en 1919, las fuerzas navales de los Estados Unidos habían sido divididas en dos partes. La mitad de las unidades permanecería en la costa Atlántica y la otra sería enviada al Pacífico. La ocasión sirvió también para demostrar elocuentemente y por primera vez el valor estratégico del Canal de Panamá.

Y esa demostración fue vista con entera satisfacción por los expertos en ciencias militares y por el Almirante Hugh Rodman, quien fue el primer Superintendente de Marina del Canal de Panamá y era, a la sazón, Comandante en Jefe de la Flota del Pacífico.

La escuadra arribó a Cristóbal el 24 de julio de 1919 y completó su tránsito por el Canal el 27 de julio. El día siguiente, el Gobernador de la Zona del Canal, Chester Harding, envió un cable al Secretario de Guerra en Washington en que le notificaba que la Flota del Pacífico había partido de Balboa con destino a la costa occidental de los Estados Unidos después de haber realizado "un tránsito expeditivo por el Canal sin incidente de consideración y para entera satisfacción del Almirante Rodman".

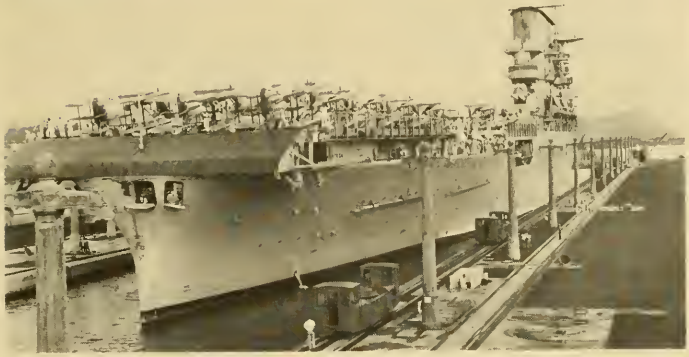
Cabe notar que durante esos días de inusitada actividad militar, entre el 24 y el 27 de julio, también transitaron por el Canal 19 buques mercantes y varias naves del Canal de Panamá.

Antes de realizarse aquel histórico tránsito, la única escuadra de importancia que había pasado por el Canal fue una integrada por seis acorazados que llegó a principios de julio en viaje de práctica a Sur América con un contingente de cadetes.

La visita de la Flota del Pacífico, aunque breve, fue motivo de alegría y festividades para los residentes del Istmo. El Canal tenía sólo 5 años de inaugurado y el mundo había sufrido los desvastadores efectos de una guerra. Las armadas de los países Aliados y muchos de los buques mercantes no podían salir del Atlántico. Y las armadas de los Estados Unidos y países Suramericanos se encontraban en estado de alerta patrullando la costa oriental de los Estados Unidos y protegiendo los países del Hemisferio Occidental. Durante esos años hubo poco tráfico por el Canal.

Al finalizar la guerra, los Estados Unidos comenzaron a elaborar planes para la modernización de su flota de buques, algunos de los cuales habían participado en combates navales en el Atlántico Norte y estuvieron presentes en la rendición de la flota alemana.

Para los residentes del Istmo fue un momento emocionante presenciar la llegada de la poderosa flota norteamericana y para los comerciantes de la localidad una inesperada racha de prosperidad impulsada por la presencia de miles de marineros. Durante esos días se celebraron numerosas fiestas en ho-



En la foto superior: Naves de las flotas de los Estados Unidos ancladas en Balboa, el 10 de marzo de 1926. Arriba: El U.S.S. "Saratoga" transita por las Esclusas de Miraflores en el mes de marzo de 1928.
A la derecha: El U.S.S. "Missouri" pasa por el Corte Gaillard en agosto de 1953. El "Missouri" y sus naves gemelas, que tienen 270 metros de largo y manga de 35 metros, son las naves más grandes que han transitado por el Canal.

nor a los oficiales y marineros de la flota.

Pero los primeros tripulantes que vinieron a tierra no pudieron disfrutar de su tiempo libre en la forma tradicional pues el Alcalde de Panamá, como medida de seguridad, había prohibido la venta de bebidas alcohólicas a los marineros. La orden del alcalde apareció publicada en el Star & Herald, que señaló en esa oportunidad que los tripulantes habían regresado con todo orden a sus buques—a las 8 de la noche.

Sin embargo, la prohibición no fue aplicada durante las visitas que subsiguientemente habrían de hacer unidades de la armada norteamericana que, desde 1919 hasta que los Estados Unidos entró a la II Guerra Mundial, usaría a Panamá como base para maniobras conjuntas de las Flotas del Atlántico y el Pacífico.

Cuando el Almirante Rodman llegó en 1921 con la Flota del Pacífico para participar en maniobras con la Flota del Atlántico reinó un ambiente festivo en todo el Istmo. Las dos flotas regresaron del Pacífico e hicieron una visita de 8 días a Balboa durante los cuales descendía sobre Panamá un contingente de 20,000 marineros diarios. Hubo corridas de toro, carnavalitos y bailes en los clubes sociales. El Presidente Belisario Porras ofreció un banquete a la alta oficialidad de la flota norteamericana en el Club Unión, al cual asistieron también 104 funcionarios del Gobierno de Panamá y de la Zona del Canal así como miembros del cuerpo diplomático y sus esposas.

Fue la primera vez que las dos flotas habían estado en Panamá al mismo tiempo y los periódicos comentaban que la Avenida Central parecía la Gran Vía Blanca. Durante su estadía hubo 2 días de pago y los marineros compraron todo lo habido y por haber, incluyendo mangos, piñas, monos, iguanas y mantillas españolas. Se calcula que gastaron más de un millón de dólares en esos días. Un periódico comentó que seguramente muchos conductores de carruajes se hicieron ricos de la noche a la mañana.

Durante los años subsiguientes, la armada utilizó frecuentemente el Canal de Panamá y las flotas venían al Istmo como promedio una vez al año para participar en maniobras conjuntas. El tipo de buques de guerra fue cambiando con los años, pero aún los primeros portaaviones, el *Lexington* y el *Saratoga,* llegaron a transitar por el Canal, aunque apenas cabían en las esclusas.

Las multitudes acudían a las esclusas cada vez que pasaba un portaaviones y llegó a popularizarse en Panamá la expresión "pasó raspando como el *Saratoga*" para indicar que una persona a duras penas pudo pasar un examen o que por un hilo logró vencer algún obstáculo.

Pero esos portaaviones no son los buques militares más anchos que han transitado por el Canal. Esa marca la ostentan el acorazado *Missouri* y sus buques gemelos, que miden 33 metros 71 centímetros de manga.

El Tarawa demoró diez horas, pero el Coronel cruzó en poco más de siete

Por Dolores E. Suisman

A BORDO DEL U.S.S. *Tarawa* durante su travesía por el Canal se encontraba el Teniente Coronel David F. Seiler, que pasó las 10 horas del tránsito preparándose para su carrera a través del Istmo el día siguiente.

Era el último día de una semana de entrenamiento intensivo que incluyó vigorosas prácticas diarias y una dieta especial. Cada día había corrido 20 millas, 60 veces alrededor de la cubierta de aterrizaje del gigantesco barco. Los primeros 3 días había comido sólo comidas con un alto contenido de proteínas. Los 3 días siguientes se había hartado de carbohidratos. En ese último día de preparación comió únicamente un emparedado de mantequilla de maní.

El día de la carrera se levantó antes de salir el sol. A las 5 a.m. en punto partió del Club de Oficiales de Fuerte Amador emprendiendo en la calzada la primera etapa de su trayecto, que en gran parte sería por la Carretera Transístmica. Su partida al amanecer significaría que estaría cerca de su meta antes de que sobreviniera el calor del mediodía.

Aunque él habla del "solitario mundo del corredor de distancias", no estuvo solo en esta carrera. Treinta voluntarios del cuartel de infantes de marina corrieron con él en relevos de 3 millas cada uno, mojándolo con agua para contrarrestar la temperatura de 30 grados centígrados y llevando el líquido que él necesitaba para su sustento.

Durante la carrera ingirió ¾ cuartos de agua y 10 "libras" (cantidad equivalente a 1 galón) de una mezcla de líquidos y sal especial para corredores.

Dijo más tarde que el calor no le molestó tanto como él esperaba, pero no esperaba tener que subir seis grandes cerros en su travesía del Istmo y éstos resultaron ser la parte más dura de su carrera.

El maratonista llegó al Océano Atlántico un poco antes del mediodía, cubriendo exactamente 80 kilómetros en 7 horas, 2 minutos y 30 segundos.

Pesó 5.4 kilos menos de los 61 que normalmente pesa. Había ingerido 4 kilos de fluido en el transcurso de su carrera, lo que significa que en realidad había perdido 9.4 kilos en el maratón.

Al terminar, se premió tomándose una jarra grande de jugo de naranja y empezó el largo proceso de relajamiento. Al día siguiente de la carrera corrió 8 millas sin ninguna prisa, y se sintió en condiciones normales.

Requirió más de 1 semana de entrenamiento intensivo para prepararse para su carrera a través del Istmo. Hace 5 años que está corriendo. Su interés en los maratones empezó con el entrenamiento físico rutinario de 5 kilómetros al día que exige la Infantería de Marina. Ahora, cuando está en casa, corre los 17 kilómetros de su casa al trabajo y regreso, y también entrena durante su hora de almuerzo. Corre un total de más de 6,400 kilómetros al año.

El coronel, que tiene 43 años, ha ganado cuatro maratones compitiendo contra otros de su misma edad. En otras carreras ha sido el primero en llegar a la meta entre los de 40 años o más. Pero, jamás había corrido una carrera de más de 26 millas hasta que cruzó el Istmo, algo que muchos hombres de la mitad de su edad no han podido lograr.

El Coronel Seiler tiene 25 años de servicio con el Cuerpo de Infantería de Marina y es veterano condecorado de los conflictos de Corea y Vietnam.

El y su esposa Gloria tienen tres niños en casa: David de 20 años, William de 16, y Kathy de 14. Un cuarto hijo, adoptado en Corea, tiene ahora 32 años y es padre de dos niños.

El coronel, que está asignado a la División de Evaluación y Pruebas Operacionales en Quántico, Virginia, viajó a bordo del *Tarawa* durante las pruebas y evaluación del nuevo barco.

Arriba: El Coronel David F. Seiler, corredor de maratón, practicando en la cubierta del barco antes de su carrera transístmica.
A la izquierda aparece durante la carrera.

Intensa campaña publicitaria promueve cruceros por el Canal

CRUCEROS CORTOS POR AIRE y mar de 14 y hasta de 10 días hacen posible que una nueva clase de excursionistas conozca el Canal de Panamá.

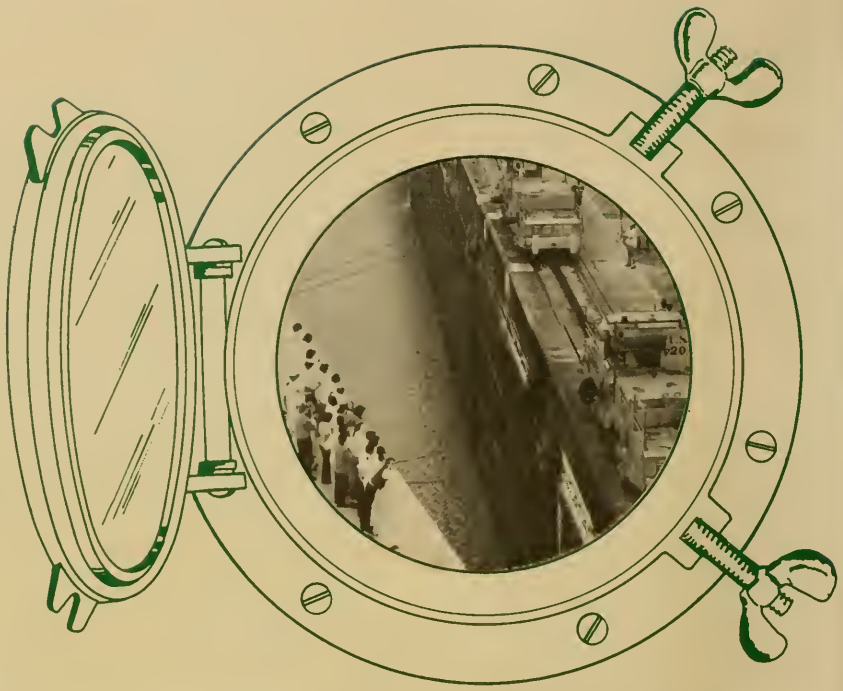
Y están llegando por miles para satisfacer la curiosidad que ha despertado la "gran zanja" a raíz de las recientes campañas políticas en los Estados Unidos en que el Canal ha recibido una avalancha de publicidad.

"Vea el Canal de Panamá desde la ventana de su camarote" y "Uno de los Mejores Hoteles del Mundo Navega por el Canal de Panamá" son algunos de los "slogans" de publicidad con que se atraen a los pasajeros para que tomen parte en estos cruceros por aire y mar que la Princess Line ha dado en llamar "vacaciones de pájaro de mar."

Particularmente prominentes entre el nuevo grupo de pasajeros son aquellos que provienen de los estados mediterráneos de los Estados Unidos y aprovechan la oportunidad que se les brinda de viajar gratis o con tarifas especiales desde varias ciudades del interior del país a los puertos donde origina el crucero.

El éxito del concepto aire y mar es resultado de lo que Duncan Beardslev, Vicepresidente de Mercadeo de la Royal Cruise Line, llama "el matrimonio total del avión y el barco". Puntualiza que como resultado de una hábil preparación de itinerarios y de mercadeo, los pasajeros obtienen un crucero de primera clase además de transporte aéreo casi al precio de sólo la tarifa aérea regular. Esto es posible debido a que los aviones fletados utilizados por la Royal Cruise Line, que opera desde California, siempre salen llenos llevando el complemento de pasajeros del barco de la compañía, el *Golden Odyssey*, que navega por el Mediterrá-

Un cuarto con vista al agua



neo en el verano y hace cruceros por el Canal durante los meses de invierno.

Sin embargo, cualesquiera que sean las variaciones en los arreglos por aire y mar, a los pasajeros de los cruceros que pasan por el Canal se les asegura un tránsito con comodidades de lujo y aire acondicionado y sus barcos reciben trato preferencial que incluye un tránsito de día en el desfile de barcos mercantiles no tan elegantes pero que son parte del volumen de los clientes del Canal.

La atracción principal en estos cruceros, por supuesto, es el interesante viaje por el Corte Gaillard y las esclusas, completo con almuerzo en cubierta para que todos puedan observar detalladamente la operación cuando el barco es elevado y bajado por las escaleras acuáticas que han sido construidas entre los dos océanos.

Algunos de los pasajeros que vienen aquí durante la estación seca, quizás recuerden cómo era el Canal de Panamá durante los años de la guerra. Aunque navegar por las selvas de Panamá en aquel tiempo era una experiencia imponente, con frecuencia se hacía en barcos atestados de tropas y nada lujosos por cierto. Muchos quedaron con

Miradores encasillados en vidrio hacen posible que los pasajeros del "Island Princess" puedan observar el tránsito del Canal con todas las comodidades del aire acondicionado, pero a pesar de ello, muchos atestan las barandillas de la cubierta para observar más de cerca la entrada del barco a las Esclusas de Miraflores.

deseos de probar de nuevo en un crucero lujoso con aire acondicionado.

Un número sorprendente de pasajeros vienen por segunda vez y trae consigo amistades para presentarles las maravillas de ingeniería del Canal Cualquiera que sea su razón para venir, a la nueva cosecha de pasajeros le gusta los nuevos precios. Los cruceros cortos y los precios razonables atraen un grupo más joven y más informal que nunca antes había tenido el tiempo ni el dinero para efectuar un viaje tan largo y caro que en años anteriores era la única forma de cruzar el Canal.

Este año más que nunca, hay una mayor selección de barcos. Por lo menos 24 barcos cruceros nuevos han sido construidos desde 1970 y un número igual de barcos más antiguos han sido reacondicionados. Los más nuevos son lo suficientemente pequeños para poder entrar en puertos pequeños remotos pero lo suficientemente grandes para acomodar el embarque total de pasajeros de los gigantescos jets utilizados para transportar los pasajeros de los cruceros.

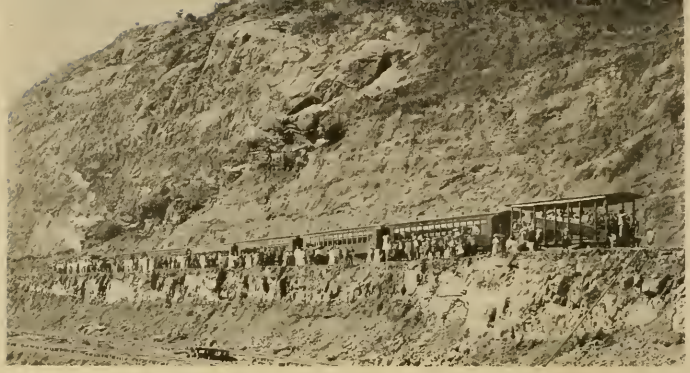
En 1977 repetirán su viaje por el Canal una cantidad de clientes tales como el *Kungholm* de la Flag Ship Cruises; el *Golden Odyssey* de la Royal Cruise Line; el *Island Princess* y el

Excursiones populares combinan 'jumbo' con cruceros más chicos

En la foto superior: El "Royal Viking Sky", uno de los clientes regulares del Canal, pasa por el Corte Gaillard. Arriba a la derecha: Turistas de Alemania Occidental se congregan en las cubiertas del barco crucero soviético, "Maxim Gorky" al hacer éste su tránsito por el Canal en un viaje alrededor del mundo. El 4 de enero el "Gorky" efectuará un tránsito con rumbo al sur como parte de otro de sus cruceros alrededor del mundo.

El "Fairsea" de Sitmar, en la parte superior, y el "Golden Odyssey", a la derecha, de la Royal Cruise Line, son buques muy conocidos en el Canal, especialmente durante la estación seca, ya que frecuentemente cruzan el Canal como parte del programa de cruceros combinados por aire y mar.

El Canal, siempre una gran atracción turística, brindaba paseos en tren en era de la construcción



Pasajeros del "Golden Odyssey observan las operaciones de tránsito en Miraflores.

Pacific Princess de la Princess Line, y los barcos de la Royal Viking Line, que fueron los pioneros de la ruta por el Canal programando tránsitos regulares de barcos que llegaban tanto a puertos del Caribe como de la Costa Occidental.

La Línea Sitmar enviará su popular *Fairsea* ocho veces en 1977 desde San Juan, Puerto Rico, a la Costa Occidental de los Estados Unidos en viajes de 14 días por Panamá. Para estos cruceros, Sitmar está ofreciendo transporte gratis hasta el barco. Los pasajeros podrán viajar gratis ida y vuelta de cualquiera de las 114 ciudades incluidas en el programa de aire y mar a San Juan o a Los Angeles en líneas aéreas que vuelan esas rutas. También tendrán privilegios de escala en la ciudad portuaria antes de regresar a casa.

Los cruceros de la Sitmar por el Canal, como los de muchas de las otras líneas, hacen escala en St. George, Grenada; La Guaira, Venezuela; Willemstad, Curacao; hacen el tránsito por el Canal; y hacen escala en Acapulco, además de San Juan y Los Angeles en viajes con destino al oeste. Los barcos que tienen como destino el este, saldrán de Los Angeles hacia Cabo San Lucas, luego a Acapulco, transitarán el Canal, y se detendrán en Willemstad, La Guaira, Charlotte Amalie, St. Thomas y terminarán en San Juan.

Otra nueva atracción constituye la oferta de la Holland America Lines que permite a los clientes participar en partes del crucero que hace el SS *Rotterdam* en 86 días alrededor del mundo, saliendo de Nueva York, el 18 de enero, y pasando por el Canal a finales del mismo mes en ruta al Lejano Oriente.

El *Monarch Star*, el antiguo *Veendam*, viajará por el Canal a finales de abril de 1977, en un crucero que se inicia en La Florida y continúa por la costa occidental de los Estados Unidos pasando por St. Thomas, La Guaira, Curacao, y Acapulco. Después de Los Angeles y Vancouver, el barco continuará hasta Alaska en un crucero especial.

El "Santa Mercedes" de la Prudential Lines se refleja en un charco del muelle cuando desembarca pasajeros en Balboa después de un crucero alrededor de Sur América.

Un grupo de pasajeros se reúne para cantar al ritmo de la música de Lucho Azcárraga, conocido organista panameño quien amenizó el viaje en el "Santa Mercedes" con música latinoamericana.

TRAFICO POR EL CANAL DE PANAMA

Año Fiscal 1976

TRANSITOS (Naves de Gran Calado)	1976	1975
Comerciales	12,157	13,609
Gobierno de EE. UU.	85	170
Gratis	38	7
Total	12,280	13,786
PEAJES °		
Comerciales	$134,253,716	$141,950,902
Gobierno de EE. UU.	734,151	1,381,526
Total	$134,987,867	$143,332,428
CARGA°° (Naves de Gran Calado)		
Comerciales	117,212,266	140,101,459
Gobierno de EE. UU.	177,508	526,497
Gratis	5,635	----------
Total	117,395,409	140,627,956

° Incluye los peajes de todas las naves, pequeñas y de alto bordo.
°° Las cifras de carga representan toneladas largas.

El *Golden Odyssey*, que hizo su primera visita al Canal durante la Navidad pasada, tiene programado 10 tránsitos por el Canal en el año venidero. Atracará en Balboa en todos los cruceros, ya sea que origine en Aruba o en Acapulco. Hace escala en Acajutla, El Salvador, y en Cartagena, Colombia. Se pueden hacer arreglos para incluir giras locales en Panamá y la Zona del Canal.

La Línea Royal Viking ofrece más cruceros por el Canal que cualquier otra línea y permite a los pasajeros embarcarse en el puerto que les sea más conveniente—San Francisco, Los Angeles o Florida. Uno puede salir de California rumbo al este en un viaje de 16 días o navegar hacia el oeste desde Fort Lauderdale en 17 días. La línea tiene tres magníficos barcos de bandera noruega—el *Royal Viking Star*, el *Royal Viking Sky* y el *Royal Viking Sea*. Todos fueron construidos en 1973 y tienen amplias cubiertas de teca, consideradas muy costosas para ser instaladas en algunos de los nuevos barcos.

Los planes de aire y mar este año para el *Island Princess* ofrecen un número de opciones, pero la clave del programa es el tránsito por el Canal de Panamá. Durante todo el año ofrecen como atracciones el Caribe, Sur América y México con giras opcionales al interior de México además de permanencias en San Juan y Acapulco en ambos terminales del crucero. Tocan en los puertos de St. Thomas, Martinique, Caracas, Curacao, Aruba, Cartagena y Balboa. El área encasillada en vidrio alrededor de la piscina es particularmente popular y un mirador muy apro-

(*Pasa a la página 27*)

TRANSITOS COMERCIALES DE NAVES DE GRAN CALADO SEGUN NACIONALIDAD

Año Fiscal

Nacionalidad	1976 Nº de tránsitos	1976 Toneladas de carga	1975 Nº de tránsitos	1975 Toneladas de cargo	1965-69 Promedio Nº de tránsitos	1965-69 Toneladas de carga
Belga	133	1,476,090	157	1,330,355	79	206,416
Británica	1,285	11,436,046	1,368	13,846,863	1,371	10,125,323
Chilena	170	1,530,936	140	1,661,221	113	749,126
China Nac.	116	1,362,443	144	1,864,655	113	850,945
Colombiana	203	367,820	151	285,193	218	453,484
Chipriota	112	675,516	226	1,582,193	17	143,032
Danesa	266	2,062,955	326	2,360,157	385	2,222,146
Ecuatoriana	163	1,381,373	119	737,922	69	87,104
Francesa	178	987,083	224	1,347,891	227	914,145
Alemana Occ.	626	3,642,515	766	4,384,618	1,216	4,205,430
Griega	885	13,562,588	1,142	16,435,493	505	5,197,097
Italiana	255	1,783,169	250	1,718,622	230	1,535,099
Japonesa	1,008	9,021,896	1,225	10,583,359	916	7,004,351
Liberiana	1,777	27,351,851	1,950	34,912,321	1,370	18,579,528
Neerlandesa	300	1,600,733	420	1,837,536	529	2,341,708
Noruega	685	9,217,524	832	12,845,855	1,462	14,579,194
Panameña	930	6,690,886	1,050	7,682,773	540	2,576,955
Peruana	216	2,253,878	194	2,013,166	152	730,427
Singapureña	90	760,665	71	795,095	N.A.	N.A.
Surcoreana	90	478,241	121	791,289	32	175,915
Soviética	217	925,376	187	1,110,825	65	442,410
Española	103	409,841	65	511,963	19	82,855
Sueca	332	3,620,749	373	3,587,244	433	2,825,670
Estadounidense	1,064	8,041,989	1,097	9,022,027	1,631	9,003,618
Otras	953	6,570,103	1,011	6,852,823	811	3,446,606
Total	12,157	117,212,266	13,609	140,101,459	12,503	88,478,584

TRANSITOS COMERCIALES DE NAVES DE GRAN CALADO SOBRE LAS PRINCIPALES RUTAS

Año Fiscal

Rutas comerciales	1976	1975	Promedio de tránsitos 1965-69
Costa Este de EE. UU.—Asia	2,764	2,956	2,715
Europa—Costa Oeste de Sur América	1,121	1,241	1,356
Costa Este de EE. UU.—Costa Oeste de Sur América	1,137	1,319	1,713
Europa—Costa Oeste de EE. UU./Canadá	904	823	1,004
Europa—Asia	475	871	224
Europa—Oceanía	459	515	420
Costa Este del Canadá—Asia	268	299	173
Entre Costas de EE. UU. (incluso Hawai)	427	404	505
Costa Este de Sur América—Asia	183	262	201
Costa Oeste de Sur América—Antillas	315	303	282
Demás Rutas	4,104	4,616	3,910
Total	12,157	13,609	12,503

TRANSITOS COMERCIALES DE NAVES DE GRAN CALADO POR MES

Año Fiscal

Mes	Travesías 1976	Travesías 1975	Travesías Promedio de Tránsitos 1965-69	Peajes en bruto (En miles de dólares)[1] 1976	Peajes 1975	Promedio de Peajes 1965-69
Julio	1,089	1,219	1,067	$11,753	$11,834	$6,322
Agosto	1,039	1,121	1,044	11,367	12,254	6,298
Septiembre	954	1,095	1,015	10,639	11,928	6,139
Octubre	1,045	1,125	1,049	11,150	11,855	6,387
Noviembre	994	1,086	1,021	10,846	11,150	6,258
Diciembre	992	1,111	1,035	10,722	11,487	6,409
Enero	1,018	1,142	1,003	11,043	12,081	6,167
Febrero	912	1,052	922	9,900	10,682	5,654
Marzo	1,053	1,217	1,098	11,269	12,607	6,748
Abril	997	1,142	1,087	11,449	11,773	6,681
Mayo	1,068	1,209	1,110	12,375	12,966	6,854
Junio	1,026	1,090	1,052	11,691	11,281	6,609
Total	12,157	13,609	12,503	$134,204	$141,898	$76,526

[1] Antes de cualquiera deducción en los gastos de operación.

Preparado por la Oficina de Planificación.

Fotos históricas del Canal

exponen en Nueva York

EL PASADO OTOÑO, EL MUSEO de Arte Moderno de Nueva York ofreció una exposición de 60 fotografías y 161 diapositivas sobre el tema del Canal de Panamá. Con excepción de unas pocas, todas son obra de Ernest "Red" Hallen, fotógrafo oficial de la empresa del Canal desde 1907 hasta 1937, cuando se jubiló. El museo organizó la exposición con la colaboración del Patronato Nacional de las Artes y el Consejo de Artes del Estado de Nueva York.

Dennis Longwell, director adjunto de fotografía del museo, que durante los últimos 3 años viene haciendo preparativos para la exposición, considera que el Canal es "una de las obras de excavación más grandes de todos los tiempos". Refiriéndose al trabajo de Hallen comentó: "Las fotografías de Hallen demuestran lo que es la parte fundamental del arte fotográfico—un medio milagroso de preservar el tiempo. Lo que ahora es invisible vuelve a vivir".

La obra de Hallen—más de 12,000 fotografías del Canal y la Zona del Canal—fue resultado de un breve memorándum escrito en 1906 por F. B. Maltby, ingeniero de la Comisión del Canal Istmico. Es más que probable que no tenía idea de la magnitud de la obra cuando escribió:

"Mucho deseo hacer tomar una serie de fotografías en Gatún como una vez al mes para mostrar el progreso de la construcción. Debe hacerse con regularidad y creo que serán de gran valor en relación con la preparación de informes sobre el progreso de la obra. Por lo tanto, solicito se conceda autoridad para emplear un fotógrafo, con quien, tengo entendido, ya se han hecho arreglos para trabajar no más de 2 días al mes".

Oportunamente, Hallen fue empleado como fotógrafo oficial y durante los próximos 30 años se dedicó a fotografiar el progreso de la construcción y después la operación del Canal.

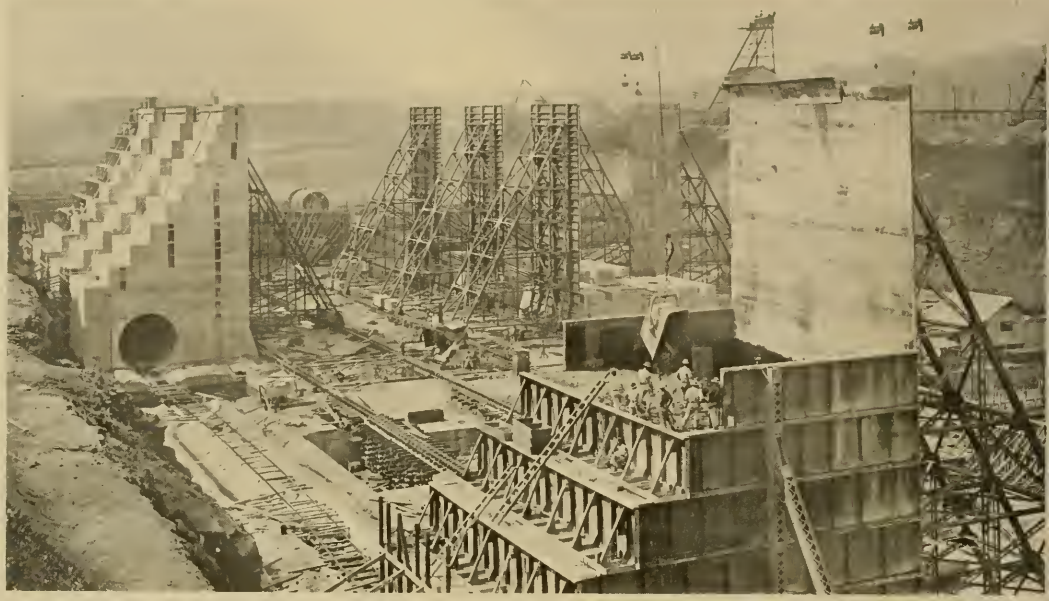
Su trabajo es especialmente notable cuando se considera que todas sus fotos fueron hechas en negativos de vidrio de 8 x 10. Merece especial elogio la alta calidad técnica de sus fotos si se toma en cuenta que tenía que cargar con placas, cámara y otro equipo pesado por los lodazales de la construcción y soportar los inconvenientes de la lluvia y la humedad.

Hallen no pretendió lograr una expresión artística personal sobre el Canal. Sencillamente se dedicó a cumplir su cometido de documentar la construcción y luego la operación de la vía acuática. No obstante, los triunfos logrados y los reveses sufridos en esa época fueron captados con tal precisión que al mirar sus fotos nos damos cuenta inmediatamente de la magnitud de los problemas de ingeniería que enfrentaron los constructores del Canal.

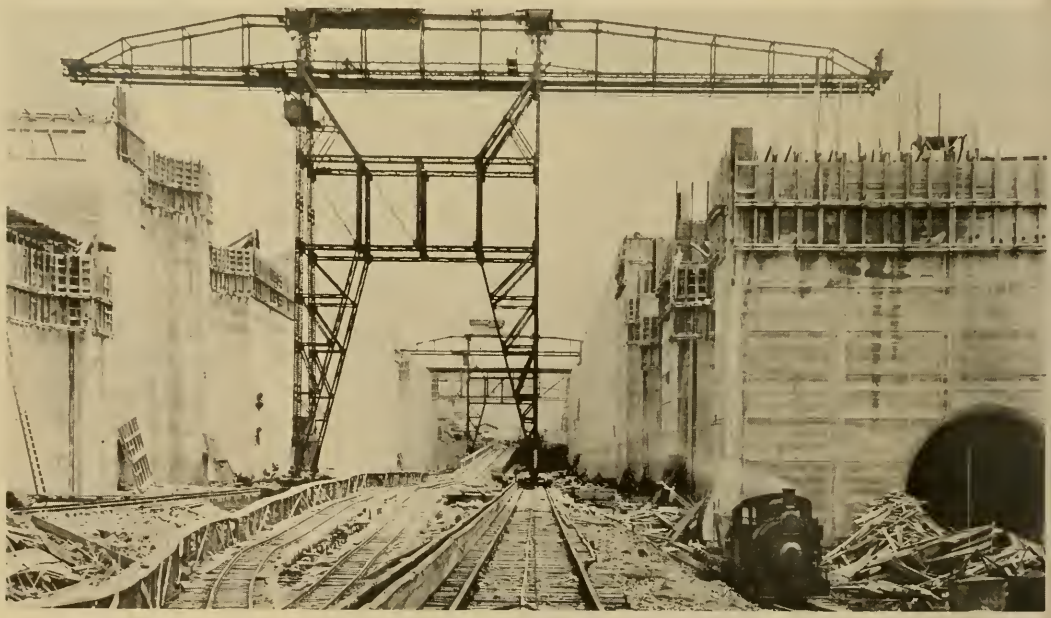
N. F. Karlins escribió en la sección de fotografía del periódico East Side Express: "Vista hoy en día, estas fotografías constituyen una contundente

Arnold Marshall, que ha trabajado en el ramo de artes gráficas por más de 20 años, compara una copia fotográfica con la placa original de vidrio.

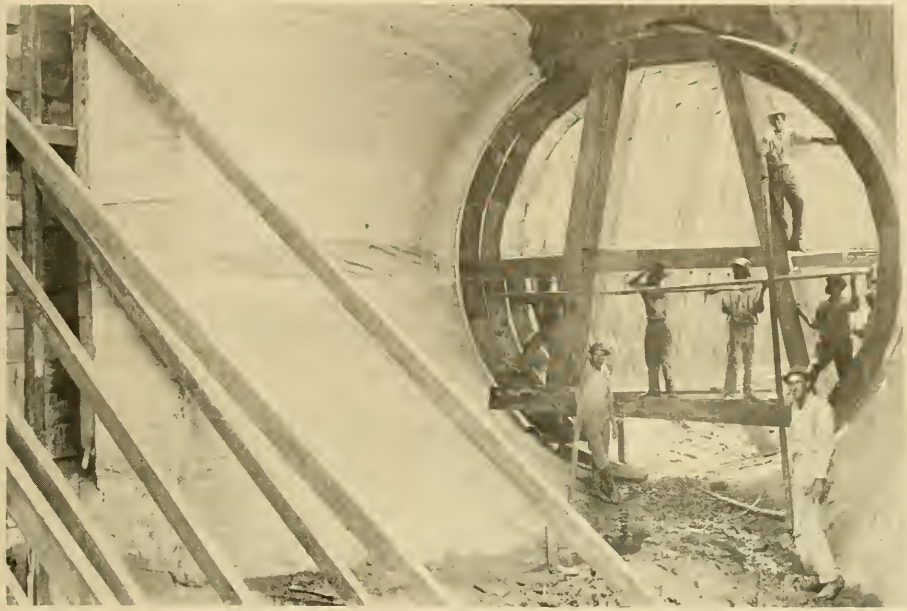
Un visitante se detiene a leer el letrero a la entrada de la exposición del Canal de Panamá en el Museo de Arte Moderno en Nueva York.



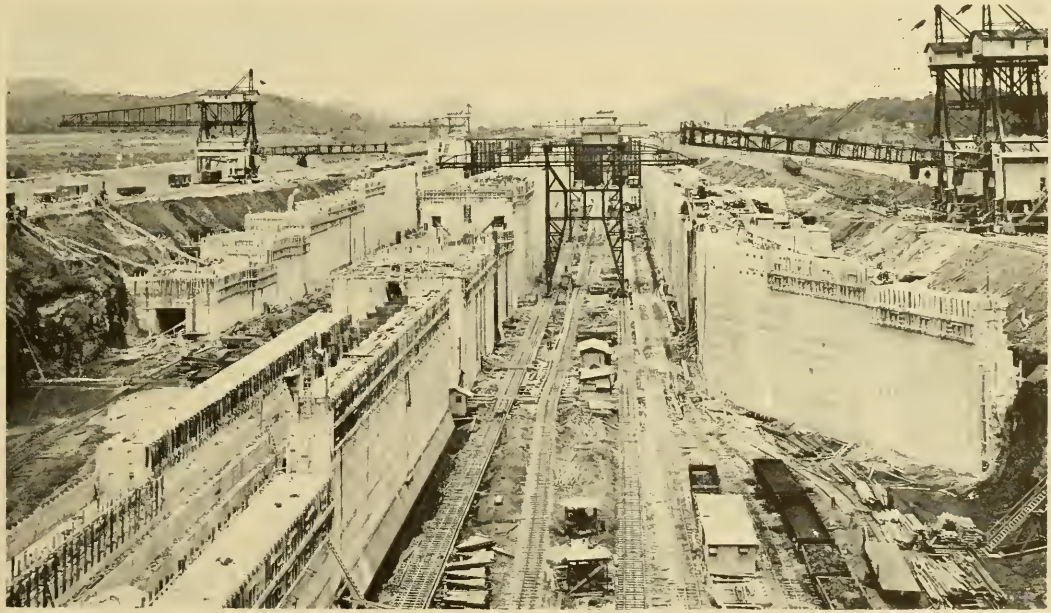
Junto a la pared lateral de Gatún bajo construcción el 15 de febrero de 1910 los trabajadores, aparecen como diminutas figuras.



La magnitud de la obra puede apreciarse en esta vista de las Esclusas de Pedro Miguel, tomada el 4 de mayo de 1911.



La alcantarilla forma un interesante diseño geométrico en esta vista en que aparecen obreros trabajando en Gatún, 5 de agosto de 1911.



Hallen tomó esta vista de Miraflores desde lo alto de una grúa el 10 de noviembre de 1912.

Todas las fotos de Hallen están claramente identificadas en las placas de vidrio. La de la izquierda está marcada: "Corte Culebra—mirando hacia el sur desde Cunette. Locomotora Nº 607 con vagones y pala a vapor excavando en el fondo del Canal, 6 de noviembre, 1912". La foto inferior lleva una leyenda detallada que dice: "Operaciones en Esclusas de Gatún. El público observa desde las paredes y las compuertas de seguridad la entrada del agua a la cámara occidental inferior. Vista mirando hacia el sur, 26 de septiembre, 1913".

Fotos de Hallen constituyen una bien documentada historia de la construcción del Canal

expresión sobre el dominio de roca, arena y tierra con el correr de los años. Las fotografías de Hallen ilustran con especial realismo la inmensidad de la obra y las dificultades que implicaba la construcción del Canal, particularmente cuando se toma una serie de fotos de un lugar específico y se miran en secuencia cronológica. Como por arte de magia se proyecta una transformación del ambiente, se mueven montañas y se abren inmensas zanjas.

"No sólo aparece en estas fotografías la zanja principal, el Corte Culebra, a medida que se acercaba más y más la etapa final de su construcción, sino que de pronto aparecen las casas de los trabajadores como si hubiesen florecido de la noche a la mañana. En la última foto, ya después que el hombre ha logrado abrir una gran brecha en la tierra, la naturaleza ha conseguido recuperar parte de lo suyo adornando con grandes palmeras las casas de los trabajadores. El crecimiento natural de la vegetación sirve de contrabalanza al progreso de la excavación y ambos han sido captados por la cámara de Hallen. No sólo ilustra el sujeto que le ocupa, sino que todo el proceso se torna visible".

Gene Thornton, al referirse a la exposición en su columna del New York Times comenta: "Son fotos históricas sin pretensiones artísticas, pero por su contenido, algunas son verdaderamente fantásticas. Sin mirar las leyendas, tal vez creeríamos que son fotos de una excavación arqueológica de una antiquísima muralla o que se trata de la construcción de un escenario para una película de fantasías científicas. Sin embargo, cada fotografía lleva su leyenda y la fecha inscritas claramente en el mismo negativo, de manera que no cabe duda de lo que estamos viendo ni de que el propósito del fotógrafo era mostrarlo con la mayor claridad y precisión posible".

La exposición del Museo de Arte Moderno fue tomada de la colección de la Academia Militar de los Estados Unidos, pero esas fotografías representan sólo una pequeña parte de la colección que reposa en los archivos del Canal de Panamá en la Zona del Canal.

Esa valiosa colección de fotos históricas fue catalogada por Adrián M. Bouché, hijo, que voluntariamente se dedicó a la tarea debido a su gran interés en la historia de la vía acuática. Bouché se jubiló recientemente después de una larga carrera con la empresa del Canal. Invirtió largas horas en la clasificación y organización de los negativos de vidrio producidos por Hallen así como las fotografías tomadas por fotógrafos franceses.

Es improbable que Hallen haya podido imaginarse la amplia divulgación que se daría a sus fotos a través de los años. Con harta frecuencia se reciben solicitudes en la Oficina de Información del Canal de Panamá. Se han utilizado en revistas y libros y en documentales cinematográficos y de televisión.

Aquí reproducimos sólo algunas de las miles de fotografías que comprende la colección. Sirven como imperecedero recuerdo de que si un "Red" Hallen u otro fotógrafo no hubiese tomado esas fotos, el heróico drama de la construcción del Canal no habría podido relatarse con tanto detalle y precisión.

La calidad del trabajo de Hallen puede apreciarse aún más cuando se consideran las condiciones en que debía trabajar. Esta foto la tomó después de un fuerte aguacero que inundó el Corte el 29 de mayo de 1913.

Como la mayoría de los fotógrafos, "Red" Hallen rara vez aparecía delante de la cámara. En esta excepcional foto, tomada el 13 de septiembre de 1927, aparece sentado a la orilla del Canal que fotografió más de 12,000 veces en sus sus 30 años de servicio como fotógrafo oficial. Los que le acompañan, y los cargos que a la sazón ocupaban son: J. G. Claybourn, Superintendente de la División de Dragas; C. M. Butters, Ingeniero Auxiliar; y R. E. Sneidiker, Operario de Niveladoras.

Cocinando con Ron

Por Fannie P. Hernández

LA PROXIMA VEZ QUE DISFRUte de un plato sazonado con ron, recuerde la fascinante historia de dicho licor.

Siendo el licor más importante que se destilaba en los albores de la historia de los Estados Unidos, y un subproducto de la fabricación del azúcar, el ron se vendía a precios bajos y era fácilmente accesible. A principios del siglo 18, los colonos consumían aproximadamente 12 millones de galones al año.

Tal vez el más antiguo de los aguardientes, este licor ha sufrido una larga evolución desde su elaboración en el año 800 A.C. en India y China, donde se extraía el jugo de hierbas salvajes y luego se cocinaba y fermentaba. Los moros llevaron la hierba a España y Cristóbal Colón la trajo al Nuevo Mundo. Se plantaron las raíces en lo que hoy día es Haití, iniciándose así el cultivo de la caña de azúcar, y la fabricación del azúcar y la de ron en el Nuevo Mundo. Los británicos fueron los que principalmente promovieron la evolución del ron de un trago crudo llamado "Kill-Devil" (Matademonios) al tipo de ron que conocemos hoy día.

La gallina horneada con ron y miel tendrá un glaseado dorado y un sabor sutil. Pruebe la receta de la página 26 y haga de su comida Navideña un evento más festivo.

No hace mucho el ron era el licor que tomaba el obrero y la bebida se asociaba a marineros fanfarrones y fieros piratas que engullían brebajes mientras surcaban la ruta de la flota española en el siglo 16.

Cuando las colonias americanas iniciaron relaciones comerciales con el Africa y las Indias Occidentales, se desarrolló la industria del ron.

El ron de Nueva Inglaterra jugó un papel muy importante en la Revolución Americana cuando los derechos de importación que Inglaterra imponía a la melaza, que se necesitaba para destilar el ron, eran tan objetados por los colonos como la tarifa que se imponía al té.

El bloqueo británico trató de impedir las expediciones que traían ron al Ejército de Washington desde las Indias Occidentales, pero en la oscuridad de la noche los nativos navegaban en sus balandras y cargaban las fragatas americanas en el mar. Se dice que el ron caliente fue lo que mantuvo el espíritu de los soldados americanos durante el largo y crudo invierno en Valley Forge y les ayudó a ganar la guerra.

Mientras el populacho bebía el ron, que se consideraba de categoría inferior, en las residencias de los ricos de la Filadelfia colonial, fluían los mejores vinos franceses. El clarete, el jerez, el oporto y el vino de Madeira se utilizaban para cocinar, pero para confeccionar el ponche tradicional se utilizaba el buen ron, antiguo y meloso, mezclándolo con el coñac de durazno y brandy francés de alta calidad. Hasta el día de hoy, el ron es indispensable en el ponche británico y casi sinónimo de la palabra.

El ron se fabrica en todas partes donde crece la caña de azúcar y se clasifica básicamente en dos tipos. Existen los rones livianos característicos de Cuba y Puerto Rico y los rones fuertes de Jamaica, que tienen un intenso sabor a melaza. Después de su

La sopa fría de pepinos y la mesa puesta de la página 22 es de Noreen Singer. La Sra. de Singer es la esposa del Capitán Fritz Singer, práctico del Canal de Panamá. La receta está en la página 26.

Compota de Frutas con Ron

3 *tazas de bolas de sandía*
2 *tazas de bolas de melón*
2 *tazas de bolas de papaya*
2 *tazas de piña fresca en cubos*

Haga las bolas de las frutas con un cucharón. Después de hacer las bolas de sandía, ahueque la sandía, dejando por lo menos ¾ de pulgada de la corteza para formar un tazón en donde luego servirá la compota. Mezcle las frutas cuidadosamente y salpíquelas con ½ taza de azúcar. Rellene la sandía ahuecada y vierta 2 tazas de ron oscuro sobre la fruta. Refrigere antes de servir.

Bolas de Ron

1 *taza de mantequilla o margarina*
1 *taza de azúcar en polvo*
1 *cucharadita de sal*
1 *cucharadita de condimento de almendra*
½ *taza de ron oscuro*
4½ *tazas de harina*
2 *tazas de nueces picadas*
Azúcar en polvo adicional para rodarlas

Mezcle la mantequilla y el azúcar. Añada sal, condimento, ron y harina. Mezcle totalmente. Añada las nueces y mezcle bien. Refrigere la masa varias horas o hasta que pueda ser manipulada. Haga bolas del tamaño de una nuez y colóquelas en una plancha sin grasa a una distancia de 2 pulgadas una de la otra. Colóquelas en el horno a 350°F por unos 15 minutos o hasta que se doren. Mientras están tibias, ruede las bolas en azúcar y déjelas enfriar. Luego ruédelas otra vez en azúcar hasta que estén bien cubiertas.

(*Viene de la página 23*)

destilación, el ron queda incoloro pero va adquiriendo color de los barriles donde se almacena. El color se acrecenta añadiéndole caramelo después de su envejecimiento. El ron debe dejarse envejecer 3 años antes de enviarlo al mercado.

En algunos de los países en que se fabrica el ron, éste se bebe solo. En otras partes, el ron se mezcla—el ron liviano en cocteles y el ron oscuro en otras bebidas. Los devotos del culto del ron hasta recomiendan que se preparen los martinis con ron. El ron también se utiliza para acentuar el sabor del tabaco.

Bananos Horneados con Ron

6 *bananos, maduros pero firmes*
3 *cucharadas de jugo de limón*
½ *taza de azúcar morena*
½ *taza de ron*
Nueces picadas
Crema agria (sour cream)

Arregle los bananos en un molde para hornear. Combine el jugo de limón, el azúcar morena y el ron. Vierta sobre los bananos y remójelos mientras los hornea a temperatura de 350°F por unos 40 minutos, volteando los bananos cuidadosamente. Añada las nueces picadas y ponga bajo el asador hasta que se doren las nueces. Sirva con la crema agria. Los plátanos maduros pueden prepararse en la misma forma pero requerirán más tiempo en el horno.

El versátil ron no solo ha encontrado aceptación entre los bebedores elegantes sino que ha invadido la cocina, donde se está haciendo cada vez más popular como condimento en las salsas y postres. Los cocineros imaginativos se aventuran en la utilización del ron en carnes, aves y pescado.

En áreas de Latinoamérica, particularmente en el Caribe, el ron se considera el "vino del país" y se utiliza pródigamente. Los cocineros por lo general añaden ron dorado a las sopas, pescados y aves. Por años han estado preparando los postres con ron, tal vez un poco fuerte para el paladar no acostumbrado. El ron crudo se utiliza en la cocina de los más humildes.

El cocinar con ron, cuidadosamente y sin dejarse llevar por el entusiasmo, glamoriza los platos y le imparte un sabor delicioso a las comidas. A veces con solo un chorrito de ron un plato ordinario se transforma en tema de conversación. Sirva su próximo asado con cebollas glaseadas con ron. Haga su próximo jamón más festivo con rebanadas de piña rociadas de azúcar morena y de ron y después de haberlas asado por unos minutos. Empape una gallina o un pato al horno con ron y miel o sumérjala en ron y miel. Añada una cucharadita de ron a la mezcla de huevo cuando prepare tostadas francesas, añádalo a la salsa de barbacoa y utilícelo al hornear bananos o plátanos. Rocíe un poco de ron sobre las ensaladas de frutas. Sustituya el líquido por unas 2 cucharaditas de ron al hornear galletas. Las posibilidades son infinitas.

He aquí algunas de las recetas para aquellos que quieran aventurarse en el mundo de la cocina con ron:

Dé la bienvenida a sus amigos durante la temporada de fiestas con un símbolo de amistad—una fuente rebosante de ponche de huevos.

Un primer plato interesante: rocíe ron sobre mitades de toronja

Ponche de Huevo para un Grupo

12 *yemas de huevo*
1 *taza de azúcar*
1 *botella de ron oscuro*
12 *claras de huevo*
¼ *de crema batida*
¼ *de leche*
1 *taza de coñac*

Temprano el mismo día de la fiesta, bata las yemas hasta que espesen y se pongan de color limón. Añada gradualmente el azúcar. Vierta el brandy y el ron despacio. Cubra y refrigere.

Para servir, vierta en la fuente y envuelva con las claras batidas, la crema batida, y suficiente leche para aguarlo al gusto.

Rocíe nuez moscada o chocolate raspado.

Castañas en Ron

1 *libra de castañas secas*
3 *tazas de agua hirviendo*
1 *libra de azúcar morena*
¾ *taza de agua*
¾ *taza de ron*
2 *cucharadas de mermelada de naranja*
1½ *cucharaditas de jenjibre cristalizado en pedazos*

Ponga las castañas en agua hirviendo a fuego lento hasta que estén tiernas. Escúrralas y quíteles las conchas y la corteza. Lávelas. Combine azúcar, ¾ taza de agua, ron, mermelada de naranja y el jenjibre. Hierva esta mezcla y déjela a fuego lento hasta que espese un poco. Luego viértala sobre las castañas, las cuales han sido envasadas en un tarro esterilizado. Cúbralo bien. Cuando se haya enfriado póngalo en el refrigerador. Puede usarse sobre helado de vainilla o sobre queso blanco del país.

Torta de Ron

½ *taza de mantequilla*
1¼ *tazas de azúcar de repostería*
4 *yemas de huevo*
¼ *taza de café fuerte hecho con 2 cucharaditas de café instantáneo*
16 *dedos de dama*
⅓ *taza de ron oscuro*

A la mantequilla suave añádale azúcar y bata hasta que esté esponjoso. Añada café y yemas de huevo y bata hasta que esté cremoso. Coloque papel encerado en una cazuela para pan. Coloque los dedos de dama partidos por la mitad al fondo de la cazuela. Rocíe con ron. Extienda la mezcla de crema sobre los dedos de dama. Repita tres veces. Ponga en el refrigerador de un día para otro. Cuando esté listo para servir, colóquelo sobre un plato de servir y cúbralo con la crema batida.

Crepas de Nueces con Ron

4 *huevos*
2 *tazas de leche*
1½ *tazas de harina*
1 *cucharadita de sal*
2 *cucharadas de mantequilla derretida*
1 *cucharada de ron oscuro*

Bata los huevos hasta que estén espumosos. Bata en leche y mantequilla derretida. Añada la harina y la sal y bata hasta que estén suaves. Ponga en el refrigerador por 1 hora y entonces haga las crepas en una cazuela de 6 ó 7 pulgadas.

Relleno
¾ *taza de nueces o pacanas picadas*
½ *taza de azúcar*

Un chorrito de ron le da un sabor diferente y delicioso

4 *onzas de queso crema*
4 *onzas de requesón, u 8 onzas de cualquiera de los dos*
2 *cucharadas de ron*
3 *cucharadas de pasitas doradas*
¼ *taza de mermelada de naranja*

Haga una crema de los quesos con el azúcar hasta que esté suave. Añada los demás ingredientes y mezcle completamente. Ponga como una cucharada del relleno en cada crepa. Doble los bordes y enrolle la crepa. Derrita la mantequilla en una escalfeta o cacerola. Coloque las crepas en la cazuela, ponga a fuego moderado y cocine en ambos lados hasta que estén doradas. Sírvalas salpicadas de ron o de crema batida con ron.

En Panamá se utilizan muchos galones de ron al año en la preparación de la Sopa Borracha, un plato delicioso, remojado con ron que se sirve en las bodas, aniversarios y fiestas de cumpleaños y en otras ocasiones festivas. La siguiente es la receta del rico postre de la fallecida Mercedes Smith, esposa de un antiguo funcionario del Canal de Panamá.

Sopa Borracha

1 *bizcocho de esponja horneado en un molde 12 x 8 x 2 forrado en cera*

Sirope
2 *tazas de azúcar*
¾ *taza de agua*
5 *clavos enteros*
1 *barra de canela*
1 *pizca de sal*
1 *cucharadita de jugo de limón*
¾ *de taza de ron oscuro*
¾ *taza de vino moscatel español o italiano*
1 *taza de ciruelas pasas cocidas sin pepitas*
1 *taza de pasitas blancas*

En una olla, combine azúcar, agua, clavos, canela, sal y jugo de limón. Hierva esta mezcla y póngala a fuego lento por 5 minutos. Enfríe a temperatura ambiente. Añada el ron y vino y vierta en un tarro. Añada las ciruelas pasas, y cúbralo. Déjelo por varios días. Hornee el bizcocho un día antes ya que absorbe el sirope más rápidamente cuando está seco. Colóquelo en un plato grande de servir. Remueva las especies y vierta el sirope sobre el dulce con una cuchara. Decore con las ciruelas pasas o las pasitas. Da 24 cuadrados de 2 pulgadas.

Pollo Horneado con Ron y Miel

1 *pollo de 3 libras o presas de pollo*
Sal y pimienta
3 *cucharadas de mantequilla*
¼ *taza de ron*
¼ *taza de miel*

Lave y seque el pollo. Sazone con sal y pimienta. Colóquelo en un plato de hornear y salpíquelo con mantequilla. Ponga al horno durante 1 hora a temperatura moderada (325°F). Mezcle el ron y la miel y vierta sobre las presas de pollo. Continúe horneando hasta que esté tierno, volteando el pollo y remojándolo con frecuencia.

Cebollas Glaseadas con Ron

1 *libra de cebollas tamaño mediano*
¼ *taza de ron oscuro*
¼ *taza de miel*
2 *cucharadas de mantequilla*
½ *cucharadita de sal*

Hierva las cebollas en agua salada hasta que estén tiernas y escúrralas. Mezcle la miel, el ron y la mantequilla en un sartén a fuego lento. Añada las cebollas y voltee cuidadosamente regando el líquido con una cuchara sobre las cebollas hasta que estén bien glaseadas.

Sopa Fría de Pepinos

3 *cucharadas de mantequilla*
¼ *de una cebolla mediana en trocitos*
3 *hojas de cebollina picadas*
3 *pepinos pelados y picados*
1½ *tazas de caldo de gallina*
1 *pinta de crema batida*
½ *taza de ron*
1 *yema de huevo*
1 *pizca de nuez moscada*

En una cacerola de ¾, eche poca sal a las cebollas y cebollinas en mantequilla durante 3 ó 5 minutos. Añada los pepinos, cubra y cocine a fuego lento por 5 minutos. Enfríe la mezcla y póngala en la licuadora en tandas y haga un puré. Viértalo sobre un tazón de ¾. Bata las yemas con crema y ron y envuelva el batido con la mezcla de pepinos. Refrigere por lo menos por 4 horas. Rocíelo con la nuez moscada antes de servir.

MOVIMIENTO DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS

(Cifras en Toneladas Largas)

Del Atlántico al Pacífico

Producto	Año Fiscal 1976	1975	Promedio de Toneladas 1965-69
Carbón y hulla	15,712,262	24,787,965	10,370,494
Petróleo y derivados	13,045,708	15,713,222	15,342,941
Maíz	8,176,914	6,725,887	2,696,185
Frijol de soya	4,391,950	3,472,908	2,148,905
Fosfatos	3,263,408	5,263,193	3,824,274
Sorgo	2,441,805	4,342,133	931,528
Metal, chatarra	2,230,980	2,033,457	N.A.
Minerales, varios	1,444,734	2,140,969	2,490,084
Productos químicos, no clasificados	1,438,475	2,229,713	1,561,932
Manufacturas de hierro y acero	967,467	889,850	843,370
Fertilizantes, no clasificados	796,866	1,706,312	1,829,850
Azúcar	745,934	1,180,229	485,060
Maquinaria y equipo (excluye automóviles, camiones, accesorios y piezas)	693,095	1,398,277	842,298
	568,654	690,409	582,402
Soda cáustica	530,736	577,931	N.A.
Otros	9,546,680	10,939,711	9,991,667
Total	65,995,668	84,092,166	53,940,990

Del Pacífico al Atlántico

Producto	Año Fiscal 1976	1975	Promedio 1965-69
Petróleo y derivados	8,878,702	8,191,574	1,262,685
Manufacturas de hierro y acero	8,074,104	9,530,091	3,668,309
Minerales, varios	4,116,617	6,415,646	5,702,654
Madera y derivados	4,063,603	3,453,054	4,716,145
Azúcar	2,753,477	2,854,950	2,547,028
Alimentos refrigerados (excluye bananos)	1,916,503	1,683,656	1,164,560
Bananos	1,511,161	1,682,417	1,297,688
Pulpa de madera	1,367,619	2,004,175	813,937
Metales, varios	1,301,717	1,808,735	1,274,872
Automóviles, camiones, accesorios y piezas	1,078,604	1,004,534	96,271
Carbón y hulla	991,710	1,515,379	166,948
Azufre	925,684	1,130,092	221,134
Trigo	697,721	299,080	890,548
Harina de pescado	688,794	846,388	1,502,000
Melaza	652,775	504,648	354,071
Otros	12,197,807	13,084,874	8,858,744
Total	51,216,598	56,009,293	34,537,594

TRANSITOS COMERCIALES Y DEL GOBIERNO DE EE. UU.

	Año Fiscal 1976 Del Atlántico al Pacífico	1976 Del Pacífico al Atlántico	1976 Total	1975 Total	Promedio de tránsitos 1965-69 Total
Naves comerciales:					
De Gran Calado	6,169	5,988	12,157	13,609	12,503
Pequeñas[1]	422	323	745	804	569
Total	6,591	6,311	12,902	14,413	13,072
Naves del Gobierno de EE. UU.:					
De Gran Calado	40	45	85	170	927
Pequeñas[1]	102	34	136	110	117
Total	142	79	221	280	1,044
Total comerciales y del Gobierno de EE. UU.	6,733	6,390	13,123	14,693	14,116

1 Naves menos de 300 toneladas netas, medida del Canal de Panamá, o menos de 500 toneladas de desplazamiento.

Preparado por la Oficina de Planificación.

(Viene de la página 15)

piado para observar el tránsito por el Canal. Es aquí donde se sirve un desayuno continental y un almuerzo ambigú a aquellos que deseen permanecer allí todo el día mientras el barco hace la travesía por la vía acuática.

El Canal recibe normalmente unos 12,000 barcos comerciales de alto calado cada año y entre los barcos de carga y pasajeros más frecuentes están los barcos de la Prudential Line de bandera norteamericana, que transitan cada 2 semanas. Estos barcos transportan carga y a la vez llevan 50 o más pasajeros y navegan por la costa occidental en cruceros de 52 días, pasando por el Canal y alrededor de Sur América y luego por el Estrecho de Magallanes para regresar a California. El *Santa Mercedes*, el *Santa Mariana*, el *Santa María* y el *Santa Magdalena* son barcos gemelos. Sus camarotes son tan elegantes como los que se encuentran en cualquier otro barco crucero.

En este último otoño, la Prudential Cruises programó en su barco *Santa Mercedes* un crucero especial alrededor de Sur América que se originó y terminó en Balboa. Los viajeros volaron hacia Panamá y también desde aquí para hacer una travesía de 39 días que tocó 12 puertos Suramericanos y del Caribe, además de hacer tránsitos por el Canal de Panamá y el Estrecho de Magallanes. Los pasajeros que deseaban tomar el crucero de 53 días se embarcaron en California. Este fue uno de los cruceros en los que la Prudential ofreció a los pasajeros excursiones cortas y gratis en todos los puertos visitados. El organista panameño Lucho Azcárraga, amenizó el viaje con música latinoamericana.

El *Golden Odyssey* brindó el año pasado toda una gama de cruceros con atracciones que incluyeron temas de backgammon y del bicentenario. Se han programado muchos más para esta temporada tales como un crucero tradicional de Navidad y un crucero de Año Nuevo que presentará a Rosemary Clooney. La estrella de TV Rose Marie estará a bordo en el viaje del 5 de enero.

Con el éxito de las empresas navieras en esta temporada seca, se verán en las cubiertas multitudes de visitantes que verán a un grupo de ciudadanos panameños y norteamericanos consagrados al eficiente funcionamiento de la vía acuática, a través de la cual el comercio mundial ha sido canalizado económicamente y con prontitud durante los últimos 62 años.

El caso del retrato perdido

El Gob. Goethals por el Gob. Harding

Por Pandora Gerard Aleman

La Sra. Emily J. Price, a la izquierda, Bibliotecaria de la Biblioteca y Museo de la Zona del Canal, conversa sobre el retrato de Goethals en la Biblioteca con la Sra. Kathryne Harding Deeble, hija del Gobernador Harding, el pintor del retrato. Harding reemplazó a Goethals como Gobernador en 1917. El grabado de la estampilla de 3 centavos, que se observa arriba, se basó en la misma fotografía que Harding seleccionó como base para el retrato.

JUSTO A LA ENTRADA DEL RECientemente renovado edificio de la Biblioteca-Museo de la Zona del Canal, en el segundo piso del Edificio de Asuntos Civiles, cuelga en un marco dorado, el retrato de un hombre vestido de blanco. El visitante ocasional tal vez ni lo vea. Pero aun aquellos que sí lo ven, poco saben sobre la historia que encierra esa pintura. La inscripción dice sencillamente: "George Goethals, por Chester Harding."

Comencemos la historia en la noche del 6 de marzo de 1915. La escena es el banquete anual de la Sociedad del Chagres, que tuvo lugar en el Hotel Tívoli en Ancón. Dos días antes, el huésped de honor, George Washington Goethals, había sido nombrado General de División del Ejército de los Estados Unidos por una ley del Congreso, en reconocimiento a sus logros como ingeniero jefe del Canal de Panamá desde principios de 1907 hasta su inauguración oficial el 15 de agosto de 1914. A los 56 años, era el primer gobernador de la Zona del Canal, cuando pidió ser relevado de sus responsabilidades. De pie frente a los invitados mirando a los huéspedes reunidos, pronunció ante su "ejército", este saludo de despedida:

"Estamos reunidos aquí esta noche, no a la espera de algo que debe alcanzarse, sino frente a un logro real: la unión de los dos océanos. La construcción del canal significa poco en comparación con la utilidad y el impacto que tendrá en el futuro sobre el mundo

entero. Su terminación se debe a la inteligencia y al esfuerzo de los hombres aquí reunidos—hombres que han servido lealmente y bien; y ningún comandante del mundo ha tenido un equipo más leal que el que trabajó conmigo en la construcción del Canal de Panamá.

Pero si esos hombres constituyeron la fuerza física en la construcción del Canal, Goethals fue su verdadera alma. Conocía cada detalle de la compleja operación; estaba fuera desde la madrugada, verificando el progreso, estimulando a los trabajadores, resolviendo problemas y todo el que tenía una queja lo conseguía. Como dice el estribillo de una canción popular entre los trabajadores, intitulada "Díganselo al Coronel".

"Vea al Coronel Goethals, dígale al
Coronel Goethals.
Eso es lo único justo y normal
Escríbale una carta, o, mejor aún
Pida una pequeña entrevista
dominical."

El que su ejército de trabajadores le guardaba el mismo afecto y estima lo demuestra no sólo la manera en que excavaron la tierra y dragaron el agua bajo sus órdenes, sino con sus palabras y acciones mucho después de la era de la construcción.

Unos 75 miembros de la Sociedad de Veteranos de la Construcción del Canal, de la ciudad de Nueva York, regresaron al Istmo en enero de 1928 para renovar viejas amistades y memorias y ver con sus propios ojos el éxito del trabajo que ayudaron a terminar. Goethals también debía venir, pero como estaba demasiado enfermo, envió una carta de saludo.

El 21 de enero, un comité de los veteranos agradeció su gesto con una carta que terminaba así:

"Hace unos años un gran ejército de trabajadores laboró afanosamente bajo el sol tropical para remover una gran barrera natural que estorbaba el avance de la civilización. El éxito se debió a su liderazgo, al patriótico y cohesivo espíritu que los animaba a llevar a cabo la tarea asumida por su patria y a la amistosa cooperación de la República de Panamá y de su pueblo. El haber sido miembro de dicho ejército fue un privilegio y haber sido su líder un honor imperecedero.

"Jefe, lo saludamos con todo afecto."

Goethals nunca llegó a recibir este elocuente testimonio del gran aprecio que se le tenía. Murió ese mismo día al mediodía.

Los empleados del Canal y del Ferrocarril de Panamá contribuyeron inmediatamente para mandar flores al funeral y enviaron el siguiente cable a la Sra. Goethals:

"La muerte de nuestro antiguo jefe nos ha afectado profundamente a todos, y ha privado a un ejército de trabajadores de su querido amigo, el Coronel. Las auténticas cualidades de su esposo permanecerán como un recuerdo feliz mientras vivamos, y su trabajo aquí constituirá un monumento imperecedero a uno de los ingenieros más grandes del mundo."

Y recolectaron fondos para confeccionar un libro en su memoria que contenía "artículos que se relacionaban con su vida y trabajo en el Istmo" para obsequiarlo a la Sra. Goethals.

Pero todavía no consideraban haber hecho suficiente.

El 29 de julio de 1931, el Secretario Ejecutivo C. A. McIlvaine escribió al General de Brigada retirado Chester Harding, manifestándole que los istmeños habían sabido que él había pintado "un retrato excelente" de Goethals y preguntaron si estaba a la venta. "Muchos veteranos", dijo, "piensan que aquí es donde el retrato debe permanecer para siempre."

Pero la pintura en cuestión pertenecía a la Sra. Goethals quien la había ordenado. Era el segundo retrato de Goethals hecho por Harding. El primero está en West Point.

Si es sorprendente encontrar a un general retirado del Ejército dedicado a la pintura, el hecho de que haya sido llamado en dos ocasiones a pintar el retrato de Goethals es algo que deja perplejo a cualquiera que no conozca la vida de Harding.

A pesar de que Chester Harding era sobrino—y tocayo—de un retratista conocido, no hay nada en su juventud que indicara que iba a seguir la tradición. Egresado de West Point en 1889, Harding ingresó al Cuerpo de Ingenieros y siendo mayor, en 1907 fue asignado al proyecto del Canal de Panamá como ingeniero de la División de Esclusas de Gatún. Desde 1908 hasta 1913 fue ingeniero ayudante de la División del Atlántico y después de trabajar durante un año en Washington regresó en 1915 como ingeniero a cargo de mantenimiento. El 11 de enero de 1917 reemplazó a George W. Goethals como Gobernador de la Zona del Canal.

En 1921, después de terminar su período como Gobernador, Harding fue a París, donde estudió arte y empezó a hacerse de renombre como retratista.

Es patente su agrado al contestar a McIlvaine acerca del retrato de Goethals:

"Si los veteranos y demás están considerando regalar al Canal un retrato al óleo del General y desean que yo lo pinte, me sentiría muy honrado y me gustaría emprender la obra inspirado por el afecto que siempre sentiré por él y por los veteranos que me respaldaron tan lealmente cuando estuve con ellos."

Para septiembre, Harding ya tenía una buena idea de lo que quería lograr en el retrato.

"Tengo pensado lo que se conoce como retrato de busto, o a lo más, uno de medio cuerpo y creo que debe representar al General como lo conocían y querían y como lo recuerdan los 'canaleros,' con su chaqueta blanca. También creo que debe pintarse usando una fotografía tomada en el Istmo."

En su carta a McIlvaine, Harding añadió que estaba cobrando $500 por sus retratos de busto, "pero si esa cantidad no puede ser recolectada, no dejaré que ello sea un obstáculo para que yo tenga la oportunidad de pintar el retrato."

La chaqueta blanca que menciona Harding—y que fue descrita por lo menos por una persona como "chaqueta de mesero"—tenía en realidad un significado especial para los veteranos. Cuando Goethals, un militar, se encargó como ingeniero jefe después de la renuncia del popular y capaz John L. Stevens, quien era civil, se encontró con una actitud casi de motín por parte de los trabajadores que temían que como dijo un escritor, "ahora debe trabajarse con ceremonias y cuando un oficial aparezca todo el mundo debe detenerse y saludar." Goethals no perdió tiempo en terminar con esos temores, y mientras estuvo en el Istmo su uniforme no fue el de un oficial del ejéreito, sino su característica chaqueta blanca.

A fines de septiembre, McIlvaine envió ocho fotografías de Goethals tomadas por el fotógrafo oficial del Canal de Panamá "Red" Hallen y pidió a Harding que comenzara el retrato.

A propósito, la foto que escogió el General Harding fue utilizada nuevamente en 1934, esta vez como base de un grabado para una estampilla de la Zona del Canal cuando la tarifa postal se aumentó a 3 centavos. La estampilla fue emitida el 15 de agosto de 1934, en conmemoración del aniversario de la apertura del Canal y todavía está en uso. En realidad, la estampilla de Goethals de 3 centavos se usó mucho cuando se descontinuó la estampilla aérea

He aquí una de las pocas fotografías de Goethals tomadas durante su permanencia en el Istmo en que no vestía de blanco. En esta foto, vestido de oscuro, visita el dique de Gamboa en 1913. Con él, de espalda a la cámara, se encuentra Chester Harding, en ese entonces mayor y jefe de operaciones marinas y de dragado. El otro hombre es el Teniente Coronel H. F. Hodges, que estaba a cargo de resolver todos los problemas importantes de ingeniería del Canal. Los tres observan acompañados de sus esposas. Ningún evento durante la construcción del Canal atrajo tanta atención entre los empleados que la explosión del dique el 10 de octubre de 1913, que al liberar las aguas hacia el Corte unió el Atlántico y el Pacífico.
La descarga de dinamita fue detonada en Washington, D.C., por el Presidente Woodrow Wilson.

de 13 centavos y no se contaba con la estampilla de 13 centavos para todos los usos.

Con el fin de que la mayor cantidad de veteranos tuviera la oportunidad de contribuir a la obra, las contribuciones se limitaron a $1 por persona, con lo que habría 500 contribuyentes.

El trabajo en el retrato prosperaba. El 30 de abril de 1932, Harding escribió a McIlvaine que había enviado el retrato "del Coronel" al vicepresidente del Ferrocarril de Panamá, T. H. Rossbottom en Nueva York, que "el marco ordenado a Chicago debía llegar a la oficina de Rossbottom a más tardar en la mañana del 7 de mayo," y que esperaba que ambos llegaran a tiempo para descubrir el cuadro en la cena de la Sociedad del Canal de Panamá de Nueva York, fijada para la noche del 7 de mayo en el Hotel Astor.

Harding continuó, "Como deseo considerarme uno de los veteranos quiero donar el marco y no cobraré más que el cheque que me enviaron." Sin embargo, se negó categóricamente a negociar el cheque hasta que McIlvaine y los veteranos le hicieron saber que estaban satisfechos con el retrato.

El retrato y el marco llegaron a Nueva York a tiempo. Rossbottom exhibió la pintura al óleo durante la cena de Nueva York y la embarcó hacia el Istmo poco después en el vapor *Ancón* al cuidado del comisario de la nave quien debía entregarlo personalmente al agente del ferrocarril. El 18 de mayo, un funcionario del ferrocarril lo llevó a bordo del tren número 3 y una vez en Balboa, lo entregó personalmente a McIlvaine.

McIlvaine avisó a Harding que podía cambiar el cheque sin remordimiento. Su encomio fue más allá:

"Estamos sumamente complacidos: el retrato tiene mucho más vida que una fotografía y sólo hemos escuchado elogios. Todos los que tuvimos la suerte de tratarlo recordamos haber visto al 'coronel' muchas veces con una luz alegre y picante en sus ojos que tan bien ha captado y representado un artista que lo conoció igualmente bien."

Se nombró una comisión especial para que sugiriera la ubicación permanente del retrato. Después de mucha deliberación y experimentos, se recomendó colocarlo en la rotonda del Edificio de Administración, fuera de la biblioteca. Escogieron el lugar debido a que el público podía llegar fácilmente y tenía relativamente buena iluminación de día y de noche.

Antes de que se colocara el retrato, se intercambiaron cartas y dibujos entre los señores Calhoun, Smith y Marstrand que formaban la comisión. Smith quería construir un marco encasillado con una luz y un pequeño calentador para evitar el moho y el deterioro debido a la humedad y con una tapa de vidrio para proteger la pintura "de los insectos voladores que infestan este edificio." Pero la mayoría no estuvo de acuerdo y el cuadro fue colocado sin protección a los pocos días de su llegada.

Chester Harding, quien fuera nombrado Gobernador de la Zona del Canal en 1917, visita las Esclusas de Gatún. Su larga asociación con Goethals, unida a su habilidad artística, lo constituyeron en la persona ideal para pintar el retrato.

Goethals ya había sido honrado por la Autoridad Portuaria de Nueva York, a la que había servido como ingeniero consultor. El 1º de julio de 1928 inauguró el Puente Goethals entre Elizabeth, N.J. y Howland Hook, Staten Island, Nueva York. Pero, como lo dijo un comunicado de prensa del Canal de Panamá de aquel tiempo, la colocación del retrato hecho por Harding fue "el primer reconocimiento local del hecho de que el General George W. Goethals estuvo relacionado con la construcción del Canal de Panamá."

Los temores de Smith de que se colocara el retrato sin protección aparentemente estaban bien fundados, pues en 1939, Marstrand señaló que "el lienzo está acumulando tizne, y tiene manchas en ciertos lugares." Después de consultas urgentes, la pintura fue limpiada y tratada con la misma solución que se había utilizado con éxito en los murales de la rotonda del Edificio de Administración.

Después de eso, la historia del retrato está incompleta. Un artículo de la Revista del Canal de Panamá de 1954 muestra una foto de 1940 de dos nietos de Goethals de pie a cada lado del escritorio de su abuelo en la oficina del Secretario Ejecutivo, con el retrato en la pared detrás de ellos. Otro par de nietos fueron mostrados en una foto de 1947, a cada lado del retrato colocado en un caballete en la rotonda.

La pintura permaneció en exhibición durante muchos años después de esas visitas. Pero cuando en septiembre de 1968 el jefe de la División Histórica de la Oficina del Jefe de Ingenieros escribió solicitando fotos o transparencias del retrato, este no aparecía por ningún lado.

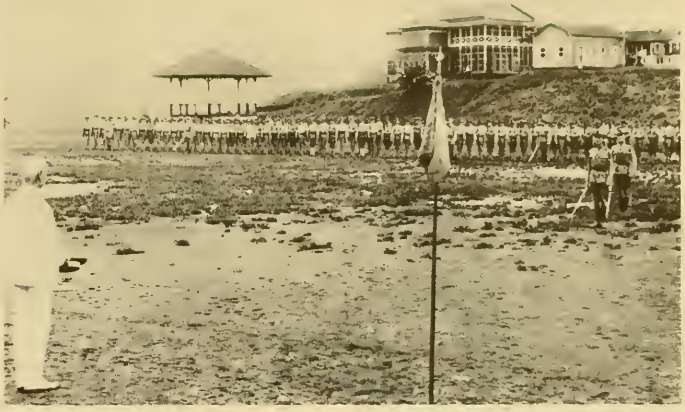
Durante semanas, funcionarios del Canal buscaron por todo el edificio. Al fin a uno se le ocurrió buscar en la bóveda del sótano, donde se cambian los cheques y están las cajas de seguridad.

Preguntó: "¿Ha visto algo que se parezca al retrato de Goethals?" La mujer que estaba detrás de la rejilla pensó por un momento y luego contestó: "Bueno, aquí hay algo cerca de mi pie derecho" y por cierto que había algo, un paquete cuidadosamente envuelto.

Se rasgó el papel y apareció el retrato de Goethals. Sacarlo fue más difícil, pues hubo que quitar parte de la rejilla.

Al haber aparecido, ya se podía averiguar cómo un retrato tan valioso fue a dar a ese lugar. Gradualmente se reconstruyó la historia.

La chaqueta blanca de Goethals tenía un significado especial para los "veteranos". Les recordaba cómo, durante la construcción, la usaba tanto para pasar revista a la Infantería de Marina en Camp Elliot, como para asistir a reuniones sociales en su residencia.



El "Genio del Canal de Panamá" también fue el fundador de la Biblioteca de la Zona

En el salón de entrada de la recientemente renovada Biblioteca y Museo de la Zona del Canal se exhibe la percha que fue utilizada por Goethals junto con unos muebles de mimbre del Tívoli y la campana del "Ancón", primer barco que transitara el Canal de Panamá. A la izquierda: Nan S. Chong, la Bibliotecaria de la Colección de Panamá, y Beverly C. Williams, Jefe de los Servicios de Lectura, revisan algunos artículos del museo que incluyen un soporte utilizado en el antiguo Hospital de Ancón para transportar bandejas durante los días de la construcción. A la izquierda en la parte inferior, se observa a Michelle Duncan disfrutando de la lectura de un libro en el salón de lectura de la recientemente restaurada sección de niños.

En 1958, se inició una importante renovación del interior del Edificio de Administración. La revista del canal de diciembre de 1957 dijo: "Es el primer cambio importante que se le hace al Edificio de Administración del Canal desde que se construyó bajo el ojo avisor del Coronel George W. Goethals hace 43 años." Irónicamente, la renovación que consistió principalmente en la instalación del aire acondicionado, de luces modernas, y de un nuevo ascensor, relegó al olvido el retrato del hombre que había dirigido su construcción original.

El edificio era un hervidero de carpinteros, electricistas, técnicos de aire acondicionado, pintores y trabajadores de toda clase. El ambiente no era propicio para admirar un venerable retrato. El retrato fue bajado, envuelto cuidadosamente por el departamento de envíos y colocado, provisionalmente, en la bóveda. Cuando se instaló una gaveta detrás de la rejilla, las tablas de soporte aprisionaron el retrato, dándole una "protección" real. Allí permaneció por 10 años.

Los años y el clima no fueron benignos con el retrato de Goethals, pero su descubrimiento fue recibido con alegría por lo menos por una parte de la empresa del Canal.

El personal de la Biblioteca-Museo quería exhibirlo allí—y con mucha razón.

El 24 de agosto de 1914, 9 días después de que el Canal había sido abierto formalmente al comercio mundial, el Coronel Goethals emitió una circular a todos los jefes de departamentos y divisiones, anunciando que "en lo referente a la consolidación de archivos, se está instalando una biblioteca en el nuevo Edificio de Administración en Balboa para custodiar los libros, docu-

Regresa la hija de Harding después de 56 años

La Sra. Kathryne Harding Deeble se hace cargo del timón del remolcador nombrado en honor de su padre durante su reciente visita a la Zona del Canal.
La Sra. Deeble bautizó el remolcador en Nueva Orleans en octubre de 1970. Le acompañó en su visita al Istmo su hijo William.

DURANTE UNA NOSTALGICA visita al Istmo, hace algunos meses, Kathryne Harding Deeble, hija del Mayor Chester Harding, jefe de dragado y operaciones marinas del sector Atlántico en los días de la construcción y más tarde segundo Gobernador de la Zona del Canal, recordó su niñez feliz en Gatún, de 1907 a 1912. Los Harding vivían en una estructura de madera que ella llamaba "jaula de pajaritos". Estaba sobre pilastras, tenía un portal alrededor y ventanas que tenían que afianzarse con clavos durante los fuertes vientos de la estación seca.

Los niños pasaban la mayor parte del tiempo al aire libre. Habiendo nacido en el norte y echando de menos la nieve y los trineos, hacían los suyos de cajas de cartón y se deslizaban colina abajo frecuentemente teniendo que esquivar a los hombres de la sanidad que con sus tanques de petróleo rociaban las zanjas para controlar los mosquitos.

La Sra. Deeble recordó el interminable desfile de visitantes que venían a ver el Canal y cómo su padre con frecuencia llevaba huéspedes inesperados a cenar. Comparando la construcción del Canal con los proyectos espaciales de hoy, recordó el esprit de corps y el orgullo que todos sentían entonces de poder trabajar en dicha obra.

Los Harding partieron del Istmo en 1912, regresando en 1915, después de la apertura del Canal. Harding fue nombrado Gobernador en 1917, posición que ocupó hasta 1921.

Siendo el Gobernador, Kathryne se casó con un joven oficial que había conocido en West Point y que luego estuvo destacado en Fuerte Sherman. El Capitán William Deeble le propuso matrimonio bajo un gran árbol que todavía existe frente a la mansión del Gobernador y se casaron el 14 de abril de 1920. Fue una boda sencilla y bella que tuvo lugar de noche. Después de la recepción, los novios subieron a la victoria del Gobernador, tirada por dos bellos caballos bayos y con su cochero inmaculadamente vestido de blanco y cubierto con un casco tropical. Fueron a la estación del tren, donde tomaron un carro motor especial, para cruzar el Istmo y llegar al Hotel Washington. Al día siguiente partieron para Estados Unidos en un buque de la United Fruit, tocando en Cartagena, Barranquilla y Jamaica.

---

mentos e informes oficiales que se guardan en la actualidad sin ningún orden en las distintas oficinas del Istmo".

Los libros que enviaron las oficinas del Canal y del Ferrocarril de Panamá constituyeron el comienzo de la biblioteca-museo que conocemos hoy en día. Durante años esa colección se guardó en lo que hoy en día es la Sección de Prensa de la Oficina de Información y fue en el exterior de esta área que el retrato de Goethals se exhibió originalmente. Luego, la biblioteca fue trasladada al Edificio de Asuntos Civiles en Ancón donde sus oficinas fueron recientemente ampliadas y modernizadas.

Hoy, a unos 62 años desde que Goethals la comenzó, la biblioteca-museo todavía sirve a la Compañía del Canal de Panamá y al Gobierno de la Zona del Canal como biblioteca de referencia oficial y recursos técnicos a la vez que sirve al público en general. Comprende la biblioteca principal, tres sucursales, tres pequeñas bibliotecas móviles y dos bibliotecas situadas en lugares de trabajo. La biblioteca posee 305,000 fuentes de referencia, incluyendo documentos, folletos, revistas empastadas y no empastadas, mapas, grabados, manuscritos, fotografías y microformas además de libros. Y también tiene una colección, conocida mundialmente, de material sobre estudios del canal hechos hace muchos años en Panamá, la historia del Ferrocarril de Panamá, y la historia de la construcción del Canal.

El retrato fue prometido a la biblioteca y el trabajo de restauración fue hecho por una artista local, la Sra. "Pete" Johnson. El marco que regaló el General Harding fue reparado por la División de Mantenimiento y un año después de ser descubierto nuevamente el retrato restaurado de George Washington Goethals fue colocado en la biblioteca, donde se rinde tributo al "coronel" como "Genio del Canal de Panamá" y fundador de la biblioteca.

Julie Ford y su hijo Mark revisan una lista de libros nuevos. La mesa y la silla de mimbre son de la antigua Casa de Huéspedes Tívoli.

meilleurs voeux

С Новым Годом

season's greetings

HAY MUCHAS MANERAS DE DECIR FELICES PASCUAS y Próspero Año Nuevo, pero la mola con el dibujo de Santa Claus que aparece en la página opuesta lo dice con la expresión artística muy particular de los indios Cuna del Archipiélago de San Blas.

Las características del arte Cuna que se aprecian en esta mola son logradas con telas contrastantes que son superimpuestas una encima de la otra para después cortar las diversas capas, formando el diseño deseado. Luego los bordes son doblados y cosidos a mano.

La perenne popularidad de las molas entre residentes y visitantes engendra una gran variedad de ideas para su uso. Una de las últimas que se sugiere como regalo de Navidad consta de 12 ó 24 molas, formando una especie de tapiz:

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 08545 6175